LE

CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE

VOYAGE DE SAN-FRANCISCO A NEW-YORK.

II.

LE CHEMIN DE FER CENTRAL.

Rodolphe Lindau 1869

V.

Le 10 mai 1869, jour même de l'inauguration du chemin du Pacifique, je quittai San Francisco pour me rendre à New-York. Quelques amis m'avaient conseillé de suivre l'ancienne route pour continuer mon voyage, c'est-à-dire d'aller en bateau à vapeur à Panama, de traverser l'isthme en chemin de fer, et de reprendre la mer jusqu'à New-York ; mais j'avais entendu élever plus d'un reproche sérieux contre le service des bateaux à vapeur de cette ligne. Ils étaient d'ordinaire, disait-on, encombrés de passagers et de marchandises; les repas y étaient mauvais, le service détestable, la saleté repoussante, surtout pour les personnes qui, comme moi, venaient de débarquer d'un des grands paquebots de l'Océan-Pacifique, véritables modèles de bonne tenue et de propreté; sur tout le parcours d'ailleurs je ne rencontrerais que mauvaise compagnie, et la plus stricte surveillance ne suffirait probablement point à me défendre contre les voleurs de profession qui exploitaient les paquebots avec

(1) Voyez la *Revue* du 1er novembre 1869.

autant d'audace et d'habileté que d'autres malfaiteurs exploitent les grandes villes de l'Amérique.

Les avocats des paquebots ne niaient pas ces inquiétans détails; leur plaidoyer consistait à démontrer que le service maritime était, malgré tous ses défauts, préférable au service presque inconnu du chemin de fer du Pacifique. Les bâtimens, prétendaient-ils, étaient d'excellens marcheurs, placés sous les ordres d'officiers expérimentés; j'aurais bien quelques petits ennuis à souffrir durant la traversée, mais je serais à peu près sûr d'arriver sain et sauf à New-York. Sur la voie de terre au contraire, les accidens les plus graves étaient d'occurrence fréquente, et je n'avais qu'à ouvrir le premier journal venu pour me convaincre que, grâce à la mauvaise condition de certaines parties de la route, à l'insouciance des administrateurs, à la témérité des employés, on risquait sa vie à se hasarder sur le chemin du Pacifique. « Vous n'obtiendrez même pas de dommages pour une jambe ou un bras cassé, ajoutait-on, car la compagnie du Central et celle de l'Union jouissent toutes les deux d'une grande influence, et un particulier inconnu et sans appui n'aurait aucune chance à plaider contre elles. » D'autre part, on me fit observer que la société à laquelle je serais mêlé à bord des paquebots, et qui contiendrait, on ne pouvait le nier, quelques mauvais élémens, était cependant de beaucoup préférable à celle des mineurs qui m'accompagneraient jusqu'au Nevada, ou à celle des ouvriers terrassiers du chemin de fer, dont je ne serais débarrassé qu'à Omaha. Ces *roughs*, comme on les appelait, étaient, au dire de mes conseillers, des hommes autrement dangereux que les *pick-pockets* des bateaux à vapeur : ceux-ci me débarrasseraient tout au plus de ma bourse ou de ma montre; dans un conflit avec ceux-là ma vie était en danger.

Tout cela n'était pas séduisant, mais je n'y vis pas non plus matière à me décourager. Je sais par expérience que le plus véridique récit des difficultés ou des agrémens d'un voyage ne rend qu'imparfaitement compte des impressions personnelles de celui qui en a souffert ou joui. Pour apprécier de pareilles descriptions à leur juste valeur, il faut, par un effort d'imagination dont beaucoup de gens sont peu capables, sortir du milieu paisible dans lequel on les lit ou on les écoute, et se mettre à la place même du héros de l'odyssée. Tout se rapetisse alors considérablement, et dangers et agrémens prennent des proportions ordinaires. Lorsqu'on voyage dans les montagnes, la disposition au vertige tend à s'émousser; lorsqu'on vit dans un pays où les habitans ont pour coutume de sortir armés, on se munit, avant de quitter la maison, d'un révolver avec la même indifférence qu'on se munirait, en cas de mauvais temps, d'un pa-

rapluie; enfin, pour marcher le long des précipices ou s'armer habituellement d'un pistolet sans éprouver d'émotion, on n'a pas besoin d'être plus courageux que le premier venu. Les périls d'un long voyage ne sont pas tout à fait illusoires, mais je sais que, par la faute du lecteur plutôt que par celle du narrateur, on s'en forme généralement des idées exagérées. Quelques hommes, savans ou aventuriers, à la recherche de l'inconnu ou de la richesse, ont en mainte occasion fait preuve d'un grand courage et d'un étonnant mépris du danger; mais un voyage en chemin de fer exclut, par sa nature même, toute idée de risques exceptionnels. Là où tout un monde d'agens et d'ouvriers trouve avantageux de vivre, dans des endroits fréquentés par un concours incessant de voyageurs, on peut, sans hésiter, essayer de passer à son tour.

Pendant mon séjour à San-Francisco, je m'étais trouvé plus d'une fois au milieu de mineurs et d'ouvriers de chemin de fer; je n'avais remarqué sur leur physionomie rien de particulièrement redoutable, et je me persuadai aisément que les inconvéniens possibles d'un semblable voisinage seraient compensés par la nouveauté d'une existence en quelque sorte intime avec des hommes en possession d'une grande, sinon d'une bonne réputation. Quant à l'insouciante témérité des employés de la ligne, je me disais qu'ils avaient autant de motifs de tenir à leur vie que moi à la mienne, et qu'en me remettant entre leurs mains il n'y aurait pas lieu de redouter une expérience qu'ils renouvelaient impunément toute l'année. Quatre de mes compagnons de voyage du Japon qui désiraient aussi se rendre à New-York tombèrent d'accord avec moi sur tous ces points. Le parcours en chemin de fer avait pour nous non-seulement le grand attrait de la nouveauté, il avait surtout l'avantage de ne durer que huit ou neuf jours au lieu de trois semaines nécessaires pour aller de San-Francisco à New-York, *via* Panama. L'embarcadère du chemin de fer du Pacifique se trouve provisoirement à Sacramento. La ligne qui unira cette ville à San-Francisco est en voie d'exécution. Pour se rendre à Sacramento, il faut traverser la baie en bateau jusqu'à Vallejo, où l'on monte en wagon. Ce petit trajet préliminaire dure cinq heures.

Un de nos amis californiens, M. V. S..., nous conduisit à bord du *New-World*. Quelques minutes plus tard, je vis arriver son domestique chargé d'une assez grande boîte en fer-blanc et de deux dames-jeannes, tressées d'osier, et dont chacune pouvait contenir dix ou douze litres de liquide. « Qu'est-ce? lui demandai-je. — C'est du whiskey et des biscuits que votre inexpérience vous a fait oublier, me dit-il; heureusement pour vous, j'y ai pensé à temps. » Je me récriai contre ce surcroît de bagages. Je lui disais que son

calcul d'un litre de whiskey par tête et par jour était basé sur des données californiennes qui ne pouvaient nous être appliquées. Je ne pus le convaincre. « Vous laisserez ces provisions en route, si vous voulez, dit-il; mais j'aurai fait mon devoir en vous les donnant. Si vous les emportez jusqu'à Omaha, vous me remercierez plus tard. C'est un peu lourd à porter au commencement, mais vous verrez qu'après-demain le fardeau s'allégera déjà sensiblement. » Deux de mes compagnons, D... et M..., Américains comme l'ami californien, appuyèrent ses instances. D... prétendait avoir rencontré le matin même un homme compétent en matière de boissons, qui, en résumant ses observations d'un voyage de Promotory à Sacramento, avait parlé avec horreur du whiskey de Truckee, de Winnemuca, d'Elko et de Promotory. Il avait prétendu que les ouvriers mineurs seuls pouvaient en boire sans en mourir, et qu'à Promotory l'odeur seule de la boisson favorite des Américains causait à l'étranger non acclimaté les accidens les plus graves. Il fut décidé que trois d'entre nous prendraient alternativement charge des deux dames-jeannes de whiskey et de la boîte de biscuit, et je dus céder aux vœux de la majorité. J'hésitais cependant, je l'avoue, à entrer dans le salon des premières, flanqué de deux douzaines de litres de liqueurs fortes; mais on me fit voir d'autres dames-jeannes d'une capacité plus respectable encore que les nôtres, et qui appartenaient à des gens d'apparence irréprochable. Je pris donc mon parti en me disant qu'il fallait vivre à Rome comme les Romains y vivent. Je dois, en fin de compte, rendre cette justice à l'ami V. S..., que ses précautions, pour être quelque peu exagérées, n'en étaient pas moins excellentes. Pendant plusieurs jours, on ne nous vendit dans les stations situées entre Sacramento et Omaha que de l'eau détestable et des boissons qui me firent penser au terrible whiskey de Promotory. Nos provisions de liquides étaient non-seulement une addition aussi utile qu'agréable aux collations spartiates dont il fallut nous contenter, mais elles contribuèrent aussi à nous assurer les bonnes grâces de compagnons de voyage auxquels nous étions en état d'en offrir largement. D'ailleurs à Elko déjà, où nous dîmes adieu aux mineurs de White-Pine, qui nous avaient accompagnés jusque-là, nous pûmes jeter une dame-jeanne vide par la fenêtre.

Nous quittâmes la jetée de San-Francisco à quatre heures de l'après-midi, et en moins de deux heures nous débarquâmes à Vallejo, eloigné de 29 milles. C'était marcher avec une vitesse que les bâtimens européens n'obtiennent que rarement. En Amérique, où l'on construit les bateaux à vapeur les plus rapides, les plus économiques et les moins sûrs, cela n'a rien d'extraordinaire. Entre Vallejo et Sacramento, je fis connaissance, en wagon même, avec une

compagnie américaine qui, pour le soulagement des voyageurs d'Europe, ne ferait pas mal d'établir des succursales chez nous. Une demi-heure avant notre arrivée, un monsieur entra dans le wagon. Je le vis adresser la parole à plusieurs voyageurs, prendre des notes sur un carnet qu'il tenait à la main et délivrer des bulletins qu'il en détachait après y avoir tracé quelques mots. Enfin ce fut mon tour. « Vous allez à Sacramento? me demanda-t-il. — Oui. — Vous avez des bagages? — Oui. — A quel hôtel descendez-vous? » Je désignai l'hôtel qu'on m'avait indiqué. « Eh bien! reprit-il, je me charge d'y faire transporter vos bagages, si vous voulez me donner votre *luggage-ticket.* » On ne délivre pas de bulletins de bagages imprimés en Amérique. Un employé attache à chaque malle une petite plaque en cuivre suspendue à une double lanière en cuir et portant un numéro d'ordre. Il remet au voyageur une autre plaque avec numéro correspondant et indiquant en même temps le nombre des colis *enregistrés.* C'est un mode d'expédition beaucoup plus simple et plus rapide que le nôtre, et il offre, autant que j'ai pu en juger, les mêmes garanties de sûreté. Je me prêtai volontiers à l'arrangement proposé par mon interlocuteur, et je reçus de lui, en échange de mon jeton de bagages, un bulletin imprimé de l'*Express-Company*, donnant reçu de mes malles. Le même individu me délivra aussi un billet d'omnibus. « Vous n'avez qu'à demander l'omnibus blanc n° 1, à droite de la sortie, et à y monter, dit-il; il vous conduira à votre hôtel. » Après m'avoir donné ces instructions, l'employé me fit un compte fort raisonnable : 25 cents par malle et 50 cents pour une place d'omnibus, si je ne me trompe, et me quitta pour s'adresser à mon voisin. J'ai retrouvé les agens de l'*Express-Company* sur toutes les lignes américaines où j'ai voyagé, et je n'ai eu partout qu'à me louer de leur exactitude. Le cocher d'omnibus recevait chaque fois des instructions complètes et me conduisait à l'endroit où je voulais aller sans que j'eusse besoin de lui dire un mot; quant à mes bagages, ils ne manquaient jamais d'arriver peu de temps après moi à l'hôtel. J'économisais de cette manière le temps qu'on perd d'ordinaire à dégager ses effets, et j'évitais du même coup les cochers de fiacre qui rançonnent en tout pays les étrangers.

Il faisait nuit lorsque nous arrivâmes à Sacramento. Nous traversâmes de longues et larges rues tirées au cordeau, se coupant, comme dans la plupart des villes américaines, à angles droits, éclairées au gaz, bordées çà et là de boutiques qui paraissaient assez bien garnies. La ville est grande et gagne tous les jours en importance; parmi ses habitans, on rencontre les hommes les plus entreprenans et les plus riches de la Californie. Elle s'efforce de rivaliser

avec San-Francisco; mais son éloignement de la mer l'a réduite de bonne heure à une infériorité dont elle ne pourra se relever. Nous y passâmes une mauvaise nuit. Il faisait horriblement chaud, et l'hôtel qu'on nous avait indiqué comme le meilleur de l'endroit était mal tenu. Sous prétexte que la maison était remplie de monde, on nous mit à quatre dans une étroite chambre, et on ne s'occupa plus autrement de nous. Pour être bien traité dans les hôtels américains, il faut y être connu ou avoir des recommandations spéciales pour le propriétaire. C'est une épreuve que j'ai faite dans la plupart des villes où je me suis arrêté; à New-York notamment, on m'avait assuré qu'il n'y avait de libre qu'une chambre au cinquième étage, mais l'intervention d'un ami, connu à l'hôtel, me valut, sans autre difficulté, une grande et belle chambre au second. A Sacramento, on savait que nous étions des *overland-passengers*, et que nous devions partir le lendemain; nous étions des inconnus, il n'y avait aucun avantage à se gêner avec nous, et l'on ne se gêna nullement. Nous fîmes un mauvais souper et un mauvais déjeuner. L'eau qu'on nous donna était jaunâtre et avait un goût désagréable. Sur nos réclamations, le garçon nous répondit qu'il n'y avait pas d'autre eau dans la ville, et que les personnes qui ne l'aimaient pas avaient pour habitude de prendre du vin.

Mes souvenirs de Sacramento se bornent à ces détails. Je crains qu'ils ne rendent pas justice à la grande et opulente ville, capitale de l'état, siége d'une cour suprême de justice, patrie de Judah, Stanford, Huntington, Crocker, et autres instigateurs du chemin du Pacifique. Il faut s'en prendre à l'accueil que nous y trouvâmes, et qui contrasta désagréablement avec nos impressions encore fraîches de l'hospitalier séjour de San-Francisco.

VI.

Les noms des nouvelles villes et stations que traverse le chemin de fer du Pacifique sont aujourd'hui encore peu connus aux États-Unis et entièrement ignorés en Europe. La liste de ces noms, dont la plupart sonnent étrangement à l'oreille française, est longue. Afin d'éviter la confusion qui pourrait naître de l'agglomération de mots nouveaux formant en quelque sorte l'échafaudage de mon récit, je crois utile de le faire précéder d'un aperçu général de la ligne que j'ai parcourue. Le lecteur qui voudra bien me suivre pourra ainsi s'orienter plus facilement et retrouver dans la suite la position exacte de telle ville ou station qui lui semblerait mériter une attention particulière.

Le chemin de fer national du Pacifique se subdivise, comme je

l'ai dit, en deux sections : celle du Centre et celle de l'Union. La première, qui s'étend de Sacramento à Ogden, a un développement de 742 milles (1,194 kilomètres); la seconde, comprise entre Ogden et Omaha, mesure 1,030 milles (1,667 kilomètres) (1).

La ligne du Central rencontre près de son point de départ l'obstacle le plus formidable du parcours entier, les Sierras-Nevadas. Il les franchit au Donner-Pass, à la station de Summit, à 105 milles de Sacramento, à une hauteur de 7,042 pieds anglais. De Summit à Truckee, sur le versant oriental de la montagne, la distance n'est que de 22 kilomètres, et la différence en hauteur entre les deux stations de 357 mètres. Entre Truckee, à 5,866 pieds d'altitude, et les montagnes de Wasatch, à l'est du Lac-Salé, s'étend un vaste plateau désigné sous le nom de *Grand-Bassin de l'Amérique du Nord*. Le chemin de fer le traverse de l'ouest à l'est sur une longueur d'environ 1,000 kilomètres. La hauteur du plateau varie entre 3,921 et 6,180 pieds. C'est un désert coupé par quelques chaînes de montagnes volcaniques riches en métaux précieux, et parmi lesquelles les montagnes de Humboldt sont les plus considérables. La pluie ne tombe guère dans ces régions. Les rares cours d'eau que l'on y trouve n'atteignent pas l'Océan; ils se déchargent en des mers intérieures telles que le Lac-Salé et le lac de Humboldt, où ils disparaissent dans le sol. Le pays fait partie de l'état de Nevada et du territoire d'Utah. Virginia, Austin et Salt-Lake-City en sont les principales villes. Le chemin de fer passe à 16 milles de la première, à 100 milles de la seconde et à 35 milles de la dernière.

Les montagnes de Wasatch se trouvent sur le tracé du chemin de fer de l'Union. Elles sont franchies par la voie ferrée à une hauteur de 7,567 pieds. Deux passages naturels, les *cañons* de Weber et d'Echo, à 5,085 et 6,880 pieds au-dessus du niveau de la mer, ont été d'un secours essentiel à la construction de la ligne. A défaut de ces gorges, il aurait été impossible, au dire des ingénieurs, de traverser la chaîne montagneuse. Entre Wasatch et le versant occidental des Montagnes-Rocheuses s'étend, sur une longueur de 200 milles, une plaine élevée et d'une désolante aridité. Ce pays est appelé le *Bitter Creek Country* (pays des eaux amères), et confine aux états de Colorado et de Nebraska et au territoire d'Utah. Il est traversé par le *Green-River* (rivière verte), un des tributaires du Colorado qui se déverse dans le golfe de Californie. L'eau de cette région est, comme son nom l'indique, amère, sulfureuse et alcaline. Dans les Montagnes-Rocheuses, on distingue le plateau de Laramie et les *Black-Hills* (collines noires). C'est là que sont situées les prin-

(1) Promotory-Point, l'ancien point de jonction, est à 53 milles d'Ogden.

cipales mines de houille d'où le chemin du Pacifique tire ses provisions; on y rencontre aussi des mines de métaux précieux, notamment dans les districts d'Eau-Douce (*Sweet-water mining district*) au nord, et dans les champs d'or du Colorado (*Colorado gold fields*) au sud. L'agriculture n'y offre que de maigres ressources. Les Montagnes-Rocheuses, le plateau de Laramie et les Black-Hills sont franchis à des hauteurs variant entre 6,145 et 8,424 pieds (station de Sherman).

De la base orientale des Black-Hills jusqu'à Omaha, la distance est d'environ 530 milles. Cette vaste plaine va en s'abaissant insensiblement, et le voyageur ne s'aperçoit point qu'il descend d'une hauteur de 6,500 pieds, différence, par rapport au niveau de la mer, entre la position d'Omaha et la base des Black-Hills. Le chemin de fer, en parcourant la plaine, longe le *Lodge-Pole Creek* et la rivière Platte, le premier cours d'eau étant tributaire du dernier. Sur une étendue de plus de 300 milles, le pays est désert. La pluie est aussi excessivement rare dans ces régions, et le sol desséché peut à peine nourrir l'herbe des prairies. Pendant des journées entières, on n'aperçoit ni bois, ni verdure; c'est un spectacle aussi désolant que celui du Sahara d'Afrique. A une centaine de milles d'Omaha, le sol prend plus de vigueur, et dans les environs de la vallée les eaux vivifiantes du Missouri le rendent d'une extrême fertilité.

Le chemin de fer central depuis Sacramento (38° 30′ latitude) jusqu'à Promotory-Point (41° 45′ latitude) incline dans sa marche vers le nord. Entre le Lac-Salé et Omaha, la ligne de l'Union passe, dans sa presque totalité, entre les 41° et 42° parallèles. Le chemin de fer central est divisé en cinq sections, celles de Sacramento, de Truckee, de Shoshone, de Humboldt et du Lac-Salé. Il a soixante-cinq stations, dont les principales sont : Sacramento, Colfax, Cisco, Truckee, Reno, Wadsworth, Winnemuca, Carlin, Elko, Montello, Corinne, Brigham-City et Ogden.

Le chemin de fer l'Union contient les sections de Platte, de Lodge Pole, de Laramie et de Bridger. Les stations sont au nombre de quatre-vingt-neuf. Voici les principales : Echo, Wasatch, Bryan, Rawlings, Benton, Laramie, Sherman, Cheyenne, Sidney, North-Platte et Grand-Island (1).

(1) Voici d'ailleurs la liste complète des stations du Pacifique :

1° *Chemin de fer central* (les numéros placés après les noms indiquent la distance en milles de Sacramento). Arcade 7, Antelope 15, Junction 18, Rocklin 22, Pino 25, Penryn 28, New-Clastle 31, Auburn 36, Clipper-Gap 43, Colfax 54, Gold-Run 64, Dutch-Flat 67, Alta 69, Shady-Run 73, Blue-Cañon 78, Emigrant-Gap 84, Cisco 92, Summit 105, Truckee 119, Boca 128, State-Line 138, Verdi 143, Reno 154, Clank's 174,

Le trajet de Sacramento à Omaha, s'il est fait régulièrement, ce qui n'a pas toujours lieu, dure quatre-vingt-dix-neuf heures. En continuant de s'avancer à travers le continent, ce qui peut se faire sans délai, on se rend en vingt-huit heures d'Omaha à Chicago, la capitale de l'Illinois, et en quarante-une heures de Chicago à New-York. Il faut donc en tout cent soixante-huit heures, c'est-à-dire sept nuits et sept jours pleins, pour se rendre en chemin de fer et par la route la plus rapide de Sacramento à New-York, des bords du Pacifique à ceux de l'Atlantique. La distance totale est de 3,181 milles (environ 5,300 kilomètres), à laquelle il faudra ajouter dans quelques mois le trajet du chemin de fer de Sacramento à San-Francisco. La vitesse moyenne de marche sur cette ligne n'est aujourd'hui que de 32 kilomètres à l'heure. On annonce que sous peu elle sera augmentée, et que la durée totale du parcours sera réduite de vingt-quatre heures. Ce résultat devra, pour quelque temps au moins, satisfaire les plus exigeans.

J'ajoute un dernier renseignement pratique : le prix d'un billet de San-Francisco à Sacramento est de 15 dollars d'or (75 fr.), de Sacramento à Promotory-Point 50 dollars (250 fr.), de Promotory à Omaha 23 dollars 37 cents, monnaie-papier (environ 92 fr.), de Chicago à New-York 20 dollars papier (environ 80 fr.). Les frais du

Wadsworth 189, Desert 198, Hot-Springs 208, White-Plains 223, Humboldt-Lake 232, Brown's 235, Humboldt's-Bridge 255, Oreana 262, Rye-Patch 273, Humboldt 284, Mill-City 296, Raspberry 302, Rose-Creek 313, Winnemuca 324, Tule 330, Golconda 341, Iron-Point 351, Stone-House 363, Battle-Mountain 379, Argenta 396, Shoshone 407, Be-o-wa-we 417, Gravelly-Ford 422, Second Humboldt-Bridge 428, Palisade 435, Carlin 445, Elko 460, North-Ford 485, Tulasco 506, Humboldt-Wells 520, Independence-Springs 535, Pequop-Pass 541, Toano-Pass 559, Passage-Creek 584, Desert-Point 606, Terrace-Point 618, Red Dome Pass 638, Monument-Point 662, Promontory 689, Corinne 718, Brigham-City 721, Ogden 742.

2° *Chemin de fer de l'Union* (les numéros placés après les noms indiquent la distance en milles d'Omaha). Summit-Siding 4, Papillion 12, Elkhorn 28, Valley 35, Fremont 46, North-Bend 61, Shell-Creek 75, Columbus 91, Jackson 99, Silver-Creek 109, Clark 120, Lone-Tree 136, Chapman 142, Grand-Island 153, Pawnee 161, Wood-River 172, Gibbon 182, Kearney 191, Stevenson 201, Elm-Creek 211, Overton 220, Plum-Creek 230, Cuyote 240, Willow-Island 250, Warren 260, Brady-Island 268, Mac-Pherson 277, North-Platte 291, O'Fallons 307, Alkali 322, Roscoe 332, Ogallala 341, Big-Spring 360, Julesburg 377, Lodge-Pole 396, Sidney 414, Patter 433, Antelope 451, Bushell 463, Pine-Bluff 473, Egbert 484, Hillsdale 496, Archer 508, Cheyenne 516, Hazard 522, Ottoe 528, Granite Cañon 536, Buford 542, Sherman 549, Red-Butte 564, Fort-Sanders 571, Laramie 572, Wyoming 586, Cooper's-Lake 598, Lookout 604, Miser 615, Rock-Creek 622, Como 637, Medicine-Bow 644, Carbon 653, Simpson 658, Pony 665, Dana 6[illegible]2, Sainte-Mary's 679, Benton 694, Rawlings 709, Separation 721, Creston 738, Wash-a-kie 750, Red-Desert 759, Table-Rock 770, Bitter-Creek 783, Black-Buttes 792, Point of Rocks 80[illegible], Salt-Wells 818, Rock-Springs 829, Green-River 844, Bryan 858, Granger 874, Church-Butts 885, Carter 901, Bridger 912, Piedemont 925, Aspen 937, Evanston 952, Wasatch 963, Echo 986, Ogden 1030.

voyage entier s'élèvent donc pour une seule personne à près de 800 francs. Le tarif du Pacifique sera, selon toute probabilité, considérablement abaissé, et on suppose qu'en 1871 le billet de San-Francisco à New-York ne coûtera plus que 500 francs. Sous le rapport des bagages, tous les chemins de fer américains sont très larges; à moins d'être encombré de malles ou de caisses, on n'a jamais d'excédant à payer. Le tarif alloue 100 livres de bagages à chaque voyageur.

VII.

Le départ pour Omaha était fixé à six heures et demie du matin. Notre séjour à Sacramento avait été de si courte durée que nous n'avions pu prendre d'arrangement pour le transport, par une compagnie d'expédition, des volumineux bagages qui nous accompagnaient depuis notre départ du Japon. Dans les circonstances ordinaires, les bagages ne causent pas beaucoup d'embarras au voyageur en Amérique. Les modes de transport y sont très commodes et parfaitement sûrs. Quelques grandes sociétés commerciales, qui ont des agences dans presque toutes les villes de l'Amérique, se chargent de toute sorte de transports; elles font leur service avec une louable exactitude et à des prix modérés. Le voyageur qui se trouve embarrassé d'un trop grand nombre de colis n'a qu'à les confier à l'une de ces compagnies; il est à peu près certain de les retrouver à l'endroit indiqué. Dans les grands hôtels, ce sont les portiers qui se chargent de ces expéditions, et, si j'en juge d'après mon expérience, elles sont toujours exactement faites.

Je n'appris tous ces détails que lorsqu'il était trop tard pour pouvoir en tirer tout le parti possible. Les Américains donnent rarement des avis non sollicités, et aucun de mes amis californiens n'avait jugé utile de m'initier aux façons les plus commodes de voyager dans leur pays. « On sait toujours le mieux, dit l'Américain, ce que l'on a trouvé soi-même, » et cette maxime l'autorise à laisser à chacun l'initiative de ses actions. Je sais en effet parfaitement bien pour l'avoir « trouvé moi-même » qu'il est prudent de n'emporter avec soi pour traverser le continent que les bagages strictement nécessaires. La gare de Sacramento était remplie de voyageurs lorsque nous y arrivâmes, notre cocher s'était éloigné aussitôt qu'il s'était débarrassé de nous; ni employés ni facteurs ne s'occupaient le moins du monde de nous et de nos bagages, et il nous fallut nous-mêmes nous charger de nos lourdes malles, de nos nombreux sacs de nuit, et de nos volumineuses provisions pour avoir les uns enregistrés, les autres déposés dans notre wagon. Tout cela prit du temps, et nous

faillîmes manquer le train; un de nous fut obligé d'y sauter au moment où il s'était déjà mis en marche. Nous eûmes bien un vague soupçon d'avoir oublié quelques paquets, et chacun de nous énumérait sur ses doigts le nombre de ses colis; mais tant bien que mal nous étions enfin en route. On s'essuya le front, car il faisait très chaud, et nous nous étions livrés à un violent exercice; puis nous prîmes nos aises autant que le permettaient les circonstances en disant, sans le moindre regret, adieu à la ville de Sacramento, qui disparaissait à notre droite derrière un rideau de grands et beaux arbres.

Les wagons américains sont semblables à ceux que j'ai vus en Suisse et dans le Wurtemberg; au lieu d'être distribués en compartimens latéraux comme en France, ils sont coupés dans toute leur longueur par un passage qui les divise en deux sections également pourvues de dix bancs à deux places chacun. On peut ainsi, on le voit, se trouver en nombreuse compagnie. Ce mode de construction a, surtout pour les voyages de longue durée, de grands avantages. On y est bien plus à l'aise que dans nos compartimens à huit ou dix places, on peut faire quelques pas dans le passage, qui, la plupart du temps, est libre; enfin on peut changer de place et de voiture à l'aide des plates-formes qui se trouvent aux extrémités du wagon, et que l'on traverse pour monter dans le train ou pour en descendre; ces plates-formes facilitent aussi le passage d'un wagon à l'autre, de manière qu'il n'est pas difficile de faire connaissance avec tous ses compagnons de voyage et de choisir, pour s'y fixer, la voiture dans laquelle on a trouvé la société la plus agréable. Il y a bien un avis de la compagnie affiché aux portes des compartimens et par lequel il est défendu de se tenir sur les plates-formes ou de passer d'un wagon dans l'autre pendant la marche du convoi; mais il y a à cette interdiction une clause complémentaire qui laisse le voyageur libre d'agir à sa guise : en effet, elle le prévient que, s'il enfreint la défense, il le fait à ses risques et périls. Ces « risques et périls » sont si faibles que personne ne les redoute, et comme les conducteurs et garde-freins permettent aux voyageurs de circuler librement, autant qu'ils ne gênent pas le service, l'avis donné par la compagnie n'a d'autre effet que de la garantir contre des demandes en dommages-intérêts pour des accidens causés par le déplacement volontaire des voyageurs.

Après avoir satisfait une curiosité bien légitime en examinant mes compagnons de route, j'allai m'établir dans la dernière voiture du convoi. J'y étais secoué un peu plus que dans toute autre; mais j'avais l'avantage de trouver sur la plate-forme un lieu favorable à l'observation du paysage qui se déroulait tout entier sous mes yeux.

Je fis à cette occasion la connaissance des garde-freins (*breakmen*), dont l'emploi, dans les parties accidentées que parcourt la voie ferrée, n'est point une sinécure, et qui doivent toujours être attentifs au sifflet de la locomotive, les avertissant qu'ils doivent serrer ou desserrer le frein. Quelques-uns d'entre eux en savaient plus long sur les actes et les mœurs des ouvriers qui avaient construit la ligne que des fonctionnaires d'un rang élevé, et j'ai passé de longues heures, assis sur le marche-pied du wagon, à écouter les étranges histoires de débauches, de souffrances et de violences dont le cerveau du *breakman* était meublé. Ces récits étaient fréquemment interrompus par une manœuvre à exécuter; mais ils étaient ordinairement repris avec un « je vous disais donc, » articulé d'un ton qui prouvait que mon narrateur aimait autant à raconter que moi à écouter ses histoires. Je le soupçonne d'avoir quelquefois fardé la vérité; mais, somme toute, je lui dois de la reconnaissance.

En quittant San-Francisco, l'on m'avait dit que j'aurais le plaisir de voyager jusqu'à Omaha avec trois jeunes femmes de la meilleure société de la ville. On m'en avait fait le portrait, et j'étais porteur d'une lettre d'introduction pour l'une d'elles. Le temps avait manqué avant notre départ pour une présentation en règle; mais on m'avait assuré que parmi les passagers du premier train, dont je faisais partie, il ne me serait pas difficile de reconnaître trois personnes de la bonne compagnie californienne. La tâche cependant n'était point aisée. Les premières stations de la ligne, en communication régulière avec Sacramento et San-Francisco depuis plusieurs années, ont quelques habitans riches qui suivent scrupuleusement les modes de la capitale, et parmi mes compagnons de voyage je vis d'abord un si grand nombre de jolies et élégantes Californiennes, que je dus me fier au hasard pour être introduit auprès des personnes dont mes amis m'avaient parlé. Le soir, cependant, toute difficulté avait disparu. Avant d'atteindre le sommet de la Sierra-Nevada, notre société s'était, en un certain sens, épurée. Elle ne se composait plus que de voyageurs à destination d'Elko et d'Omaha, c'est-à-dire de mineurs, de spéculateurs et d'aventuriers se rendant aux fameuses mines d'argent de *White-Pine* (sapin blanc), et de quelques personnes clair-semées que leur tournure, leur bagage, leur façon d'être, décelaient pour appartenir à une autre classe de la société. Parmi ces dernières, il n'y avait que quatre femmes, et je n'eus plus aucune difficulté à trouver Mme M..., et à lui remettre ma lettre.

On peut dire qu'en Amérique la présence d'une femme est une sorte de protection pour l'homme qui l'accompagne. Quant à une sauvegarde pour elle-même, elle ne semble jamais en avoir besoin.

Partout elle est entourée de respects et d'égards, non-seulement de la part des gens bien élevés, mais aussi de tout Américain poli ou inculte qu'elle rencontre sur son passage. Les exceptions mêmes, par l'indignation passionnée qu'elles soulèvent, prouvent combien ceci est la règle générale. M[me] M... et les personnes de sa compagnie trouvèrent toujours, réservées pour elles, les meilleures places en voiture et à table d'hôte, et même les ouvriers de l'Union, à côté desquels nous voyageâmes pendant plusieurs jours, tempérèrent leurs propos et en adoucirent le ton dès qu'ils s'aperçurent de la présence d'une femme. Il y eut un moment où deux d'entre eux, se disputant et prêts à en venir à des voies de fait, sortirent de notre wagon, et allèrent vider leur querelle ailleurs sur la simple observation d'un de leurs camarades de ne pas troubler la « paix des *ladies*. »

Avant d'arriver au chemin de fer de l'Union, où nous devions rencontrer ces turbulens compagnons de route, nous traversâmes la partie la plus accidentée de notre voyage en franchissant la Sierra-Nevada. Aussitôt après avoir quitté Sacramento, qui ne se trouve qu'à 56 pieds au-dessus du niveau de la mer, la voie se dirige vers le sommet de la montagne. Cette ascension est d'abord peu sensible. On traverse une plaine verte et boisée où errent en liberté des troupeaux de vaches et de chevaux qui se dispersent au galop à l'approche de la locomotive. Par-ci par-là, on aperçoit une ferme au milieu d'un petit jardin. Des femmes se tiennent sur le seuil avec des enfans autour d'elles; mais point de travailleurs dans les champs, tout est calme et paisible, et semble prendre le repos du dimanche. Nous traversons ainsi Arcade, Antelope, Junction, Rocklin, Pino et Penryn. Après Penryn, le tableau change, le paysage devient pittoresque; des collines aux croupes gracieusement arrondies, couvertes de grands et beaux arbres, avoisinent le tracé du chemin de fer. Dans le lointain, on découvre les hautes cimes, avant-gardes des Sierras-Nevadas. Les maisons d'habitation deviennent de plus en plus rares. La locomotive avance lentement et souffle avec violence, comme si le fardeau qu'elle traîne était devenu trop lourd pour elle. Les garde-freins sont attentifs à leur poste. La distance entre Penryn et Auburn n'est que de 12 kilomètres, et la différence en hauteur entre ces deux stations est de 267 mètres. Auburn est un joli village qui aspire à devenir une grande ville. Une église en briques rouges qui s'élève au sommet d'une colline, des maisons bien bâties et bien entretenues, des jardins remplis de fleurs, d'arbustes et d'arbres, tout indique le bien-être et la jeunesse.

Les villages américains du *far-west* ont un aspect tout différent des nôtres. Nos villages, à quelques exceptions près, sont le siége

d'une vieille paysannerie. Les maisons y ont un caractère de vétusté chancelante; l'église, débris d'une ancienne abbaye peut-être, date de plusieurs siècles; les rues sont étroites, tortueuses, mal entretenues; dans le voisinage, on découvre les ruines d'un vieux manoir ou quelque grosse construction bourgeoise ayant hérité le nom de château et l'écusson d'une famille historique. Dans ces agglomérations rustiques, le présent n'est pas beau, l'avenir est sans intérêt; le passé seul peut attirer l'attention du voyageur. Pour les villages américains au contraire, le passé n'existe pour ainsi dire pas, le présent se démène avec une ardeur bruyante, et presque malgré soi on se demande : Que sera ce village dans cinquante ou cent ans? Peut-être un San-Francisco ou un Chicago. Ces villes, qui comptent aujourd'hui leurs habitans par centaines de mille et leurs richesses par millions, n'avaient pas, il y a trente ans, plus d'importance que ce petit village devant lequel nous passons en ce moment. Ce qu'il y a de caractéristique dans ces embryons de cités, c'est que tous, presque sans exception, semblent pressentir leur grandeur future, et s'efforcent de s'en montrer dignes dès l'origine. La plus humble bourgade, n'eût-elle que dix maisons, est distribuée d'après un plan quelquefois grandiose, toujours logique et régulier. On y trace d'avance de larges et nombreuses rues; l'emplacement de l'église et de la mairie future est indiqué, et personne ne s'étonnerait, j'en suis persuadé, d'entendre parler d'une rue de l'Opéra ou du Chemin-de-Fer dans un endroit où il n'y a ni l'un ni l'autre.

L'esprit du villageois américain diffère aussi entièrement de l'esprit de notre paysan. L'ambition de celui-ci se borne, tant qu'il est jeune, à faire un mariage avantageux qui lui permettra d'arrondir son champ; vieux, il ne demandera qu'à mourir tranquille dans la maison de ses pères et à ne pas être délaissé par ses enfans. L'écharpe tricolore du magistrat municipal sera le point culminant de ses rêves politiques, que ses voisins traiteront d'insensés. Le villageois des États-Unis, lorsqu'il est de la vraie et bonne souche américaine, croit pouvoir arriver à tout. La petite maison qu'il vient de bâtir ou d'acheter, il la revendra aussitôt qu'il y trouvera profit pour en construire une plus grande ou pour aller dans une autre ville où ses mérites seront mieux appréciés. « Un tel, que je vaux bien, dit-il, était pauvre il y a trois ans, aujourd'hui il est millionnaire; tel autre, mon camarade d'école, et qui n'apprenait pas mieux que moi, est aujourd'hui directeur de banque, administrateur de chemin de fer, membre du congrès. Je serai comme l'un millionnaire, ou comme l'autre homme en évidence. » Sa jactance est de si bonne foi qu'elle en est contagieuse, et elle se marie après tout à tant d'énergie, d'audace et d'activité, qu'elle poussera peut-

être très loin et très haut l'individu qui en fait étalage. Je ne saurais parler du vieux villageois de l'ouest; je ne l'ai rencontré nulle part. Je suppose qu'il se retire dans les grandes villes pour y chercher repos et sécurité lorsqu'il sent que ses forces ne suffisent plus à soutenir sa place dans la lutte ardente où sa jeunesse s'est passée. La différence entre les villages des États-Unis et les nôtres est encore la même que la différence entre tant d'autres choses américaines et européennes : jeunesse d'une part, maturité de l'autre, caducité peut-être. On est sans cesse entraîné à faire cette comparaison banale; c'est qu'elle est essentiellement vraie dans sa banalité, et que rien ne pourrait la remplacer.

Nous montons toujours; nous passons Clipper-Gap, Colfax. Nous sommes à 2,500 pieds au-dessus de Sacramento, que nous avons quitté il y a quatre heures à peine. Le paysage a perdu tout ce qu'il y avait de gracieux dans la vallée, mais il frappe l'imagination par sa grandeur sombre et menaçante. Dans le lointain apparaissent les cimes monstrueuses couvertes de neiges éternelles de la Sierra-Nevada. Nous longeons un terrible précipice, le Cap-Horn. A 2,000 pieds de profondeur, et si près de la voie qu'on y jetterait une pierre, s'étend une superbe vallée couverte d'arbres et à travers laquelle la rivière de Yuba dessine un ruban argenté. Un de nos compagnons de voyage déclare que sa curiosité à l'endroit des précipices est entièrement satisfaite, et qu'à son avis l'ingénieur qui a fait ce tracé, plus convenable à une chèvre qu'à un chemin de fer, s'était probablement promis de ne pas y voyager souvent. Le *breakman* auquel il s'adresse sourit et dit « qu'on en verra bien d'autres. » Nous passons Dutch-Flat, Alta, Shady-Run, Blue-Cañon, Emigrant-Gap. Nous sommes à une hauteur de 6,000 pieds, dans la région où la construction de la ligne a eu d'immenses difficultés à vaincre. Nous traversons d'interminables tunnels, nous franchissons des gouffres béans sur des ponts dont la solidité, je l'espère, est plus réelle qu'elle ne paraît; nous longeons des précipices dont l'œil peut à peine sonder la profondeur; nous traversons enfin, sur un trajet d'environ 80 kilomètres, une série de hangars qui, presque sans interruption, couvrent la voie entière à travers la région des neiges de la sierra. Ces hangars ou abris-neige (*snow-sheds*) sont des constructions remarquables qui impriment un cachet particulier au tracé de la ligne du Centre.

Les neiges, dans les parties élevées de la sierra, couvrent le sol à des hauteurs qui varient de 3 à 12 mètres. Il fallait protéger la ligne ferrée contre l'invasion de pareilles masses, à moins de voir les communications interrompues durant tout l'hiver. Afin d'obvier à cet obstacle, on a construit des galeries et des hangars en-

cadrant la voie partout où des amoncellemens de neige étaient à craindre. Les galeries ont été élevées dans les endroits où le tracé côtoie un des versans de la montagne; elles se composent de toits en pente qui, solidement appuyés d'un côté à la montagne même et s'abaissant de l'autre à l'aide de poteaux en bois, rétablissent en quelque façon la forme naturelle des versans de la sierra. Les neiges glisseront ainsi au-dessus de la voie sans la toucher. La construction de ces galeries a exigé un grand déploiement de force pour les mettre à même de résister aux chocs violens qui dans la saison des avalanches ne manqueront pas de les assaillir, et aussi de supporter impunément les masses énormes qui, pendant l'hiver, tomberont sur elles. Les hangars surplombent les sections du parcours qui n'ont rien à craindre des avalanches, mais qui ont toutefois besoin d'être protégées contre la tombée de la neige et contre les amas que le vent pourrait y accumuler. Bien qu'ils n'aient pas à offrir autant de résistance que les galeries, ces abris n'en sont pas moins bâtis avec soin, et tout laisse à penser que l'épreuve de l'hiver prochain en démontrera la complète efficacité. En attendant, la commission officielle de surveillance n'y a trouvé rien à reprendre, et la construction de cette partie difficile et coûteuse de la voie a été jugée parfaite. L'ensemble des galeries et hangars, s'ils se succédaient sans discontinuité, formerait une longueur de 50 kilomètres.

Les tunnels ouverts sur cette section du Pacifique sont au nombre de quinze. Il y en a dix percés dans le roc, et qu'il a été inutile de voûter; les cinq autres, creusés par des travaux d'excavation à travers des masses de granit mou et de pierres conglomérées, ont été étayés à l'intérieur par des massifs de maçonnerie. La commission d'examen a décidé qu'une somme de 852,500 francs devait être encore affectée à ce genre de travaux, afin de leur donner la solidité nécessaire. On éprouve, en traversant pendant des heures entières cette longue succession de tunnels, galeries et hangars, une impression singulière. Sous l'influence du demi-jour qui règne sous les abris-neige, la grandeur de l'œuvre accomplie par les ingénieurs du Pacifique saute pour ainsi dire aux yeux. Dans les courts espaces ménagés à l'air libre, l'œil est ébloui par l'étincelante lumière réfléchie par les neiges des cimes environnantes, qui se dressent comme autant d'obstacles infranchissables sur le passage. Çà et là, le regard plonge dans de noires profondeurs; le lac Donner apparaît dormant au milieu des glaces comme dans un bassin de marbre, le pin californien s'élève droit et fier sur les flancs de la montagne; mais on n'aperçoit nulle trace de vie animale. Un silence solennel qui oppresse l'âme règne partout. A de longs intervalles, on rencontre des

troupes d'ouvriers travaillant à l'entretien de la voie. Ce sont des Chinois, emmaillottés de la tête aux pieds dans d'épais vêtemens ouatés, et sous lesquels la forme humaine disparaît presque entièrement; ils rappellent involontairement à l'esprit l'image des nains et des gnomes, ces gardiens jaloux des montagnes dans les légendes du moyen âge.

Vers midi et demi, nous faisons halte à Cisco, où l'on nous sert pour 7 francs un assez bon repas. Une heure plus tard, nous atteignons, avec la station de Summit, à 169 kilomètres de Sacramento et à 7,042 pieds au-dessus du niveau de la mer, le sommet de la sierra. On ne s'y arrête que quelques minutes, le temps d'examiner les roues et les freins, car la pente de Summit à Truckee est très roide. La route en descendant présente le même caractère que sur le versant opposé. Truckee, qui doit son nom à un torrent que nous traversons en quatre ou cinq endroits, est une petite station très animée. On y a établi plusieurs scieries mécaniques, et j'y ai vu d'énormes provisions de bois ouvré. La ville compte 3,000 habitans, qui presque sans exception, à ce qu'il paraît, font d'excellentes affaires. La police et l'ordre en sont à peu près absens, ainsi que de la plupart des stations nouvelles du Pacifique. Les journaux rendent fréquemment compte de rixes et de crimes commis à Truckee; d'un autre côté, il est si rare d'apprendre l'arrestation des coupables ou leur mise en jugement, qu'on en peut conclure que le droit du plus fort, mitigé par la loi de Lynch, y a plus d'autorité que la justice légale.

A la gare de Truckee, il y avait affluence de Chinois; j'y aperçus aussi quelques Indiens. On ne saurait trop insister sur les grands services que les travailleurs chinois ont rendus à ce pays. En Californie, il n'y a qu'une voix sur leur compte, et volontiers les déclare-t-on les meilleurs ouvriers qu'il soit possible d'occuper sur les chantiers d'un chemin de fer. Non-seulement ils se montrent durs à la fatigue et capables de travailler autant qu'un Européen, mais ils sont consciencieux, ils paraissent prendre plaisir à leur besogne, et par-dessus tout ils sont d'une sobriété exemplaire. Tandis qu'il fallait exercer une surveillance de tous les instans et des plus sévères pour maintenir une apparence d'ordre dans les rangs des Américains, Irlandais et Allemands employés au chemin de fer, c'est à peine si l'on avait à s'occuper des Chinois. Leur tâche fixée, ils s'arrangeaient entre eux pour la bien faire, on les payait, et l'on n'entendait plus parler d'eux. On dit qu'ils s'étaient organisés en groupes particuliers, qu'ils reconnaissaient entre eux des chefs, des trésoriers, des commissaires des vivres, etc. C'était toute une administration intérieure dont le mécanisme échappait

aux étrangers, mais qui fonctionnait à merveille. L'ivrognerie, qui exerça de si grands ravages parmi les travailleurs blancs, était inconnue aux Chinois; les querelles et les rixes étaient excessivement rares dans leur quartier. Ils s'adonnaient au jeu avec passion, et on les voyait quelquefois, après des journées d'un rude labeur, passer la nuit entière autour de leurs feux, occupés à risquer leur salaire sur un coup de hasard; mais dans ces excès même ils témoignaient de leur retenue habituelle, et ce n'est qu'à de longs intervalles que les inspecteurs eurent occasion de les rappeler au sentiment de l'ordre. On ne cite qu'une seule circonstance où la paix fut sérieusement troublée; c'était au mois d'avril 1869, alors que les travaux approchaient de leur fin. Des dissensions dont la cause est restée inconnue éclatèrent brusquement au grand jour et divisèrent le camp chinois en deux factions, l'une de beaucoup plus nombreuse que l'autre. Il y eut une véritable mêlée où les Chinois se battirent avec autant de fureur que « des Irlandais à la foire. » On compta des morts et des blessés, et il fallut l'emploi de la force pour arrêter l'effusion du sang; mais on n'alla pas plus loin : les inspecteurs de la ligne traitèrent cette échauffourée à l'américaine, c'est-à-dire que, la tranquillité extérieure une fois rétablie, ils ne se mêlèrent plus de rien, et laissèrent aux combattans eux-mêmes le soin de faire leur paix. Cette bataille de Chinois au centre du nouveau continent divertit beaucoup le public et les journaux; on félicita les coulies de la bravoure dont ils avaient fait preuve, et on leur accorda plus de considération que s'ils étaient restés paisibles. Toute idée d'intervention judiciaire fut repoussée. « Il serait étrange, écrivait à ce sujet le correspondant humoristique de l'*Alta California*, que sur cette terre de liberté les aimables disciples de Confucius ne jouissent pas comme tant d'autres du droit de se casser la tête lorsque le cœur leur en dit. »

Il faut ajouter que les émigrans chinois sont mal vus des gens du peuple en Californie. Dociles, contens de gages modiques, prêts à toute espèce de travail sans murmurer, exacts à remplir leur devoir, ils sont en effet des concurrens dangereux pour l'ouvrier américain, souvent insolent, exigeant, aisément porté à la révolte, et ne reculant devant aucune violence lorsqu'il croit ses droits méconnus. Aussi plus d'une fois a-t-on essayé à San-Francisco de s'opposer par la force au débarquement des émigrans asiatiques. Jusqu'à présent, les autorités ont triomphé de ces résistances; pourtant l'appréhension qu'inspirent ces scènes de violence est si forte, qu'à l'arrivée des bateaux à vapeur de l'Océan-Pacifique faisant le service entre la Chine et la Californie, la police est toujours sur pied et en force le long des quais où s'opère le débarquement des pas-

sagers chinois; elle est obligée de garder également les rues par lesquelles les nouveaux arrivés doivent se rendre aux quartiers habités par leurs compatriotes. Cette résistance opposée par les basses classes à l'immigration chinoise n'a point de motif raisonnable, et devra céder tôt ou tard. On peut prévoir dès à présent que cet élément, qui a déjà pris une certaine importance, sera dans un jour prochain fort considérable. Les paquebots du Pacifique seuls amènent en moyenne 12,000 Chinois par an de Hong-Kong à San-Francisco.

Les Indiens que je vis à Truckee étaient d'un aspect repoussant et misérable. Si ce sont là les descendans des héros immortalisés par Fenimore Cooper, il faut reconnaître que la race en a bien dégénéré; mais il me semble probable que les choses ne se passent pas, sous ce rapport, autrement en Amérique qu'en Chine et au Japon. Dans ces dernières contrées, on ne rencontre de vrais représentans des races indigènes que dans l'intérieur et loin de la société et de l'influence occidentale. Les Européens ont le don, nullement flatteur pour eux, je l'avoue, d'attirer dans leur voisinage les plus mauvais élémens de la population native. Voleurs, assassins, filous, incendiaires japonais et chinois semblent se donner rendez-vous dans les ports ouverts au commerce étranger. Il est certain que l'appât du gain, non moins que le relâchement de la surveillance, les attire plus que toute autre chose. On ne saurait nier cependant que l'effet immédiat de l'influence morale exercée par les étrangers sur les populations de l'extrême Orient est pernicieux plutôt que salutaire. Ceux des indigènes qui vivent en contact avec les Européens ne se distinguent de leurs compatriotes de l'intérieur que par leurs vices et par leur corruption. A Yokohama, c'est une recommandation pour un domestique qui veut entrer dans la maison d'un étranger de n'avoir jusque-là servi que des maîtres japonais. La même influence a dû s'exercer en Amérique sur les tribus sauvages, et il est probable que le beau type d'Indien, tel qu'il a été dessiné par les romanciers ou les voyageurs, ne doit se perpétuer, s'il existe encore quelque part, que dans les solitudes de l'intérieur. C'est là que le descendant des races autochthones a pu trouver un dernier asile contre l'esprit envahissant des conquérans de son pays natal; il ne tardera pas à en être chassé pour disparaître de la surface de la terre. Les Indiens que j'aperçus aux diverses stations du Pacifique étaient sans exception laids, sales et dans un misérable état. Une seule fois je vis, non loin du chemin de fer, une cinquantaine d'hommes rouges qui traversaient la prairie à cheval en file indienne. Ils étaient bien campés sur leurs selles, et à distance ils me parurent avoir une assez fière tournure; mais je doute qu'ils fussent sortis à leur avantage d'un examen plus

attentif. A l'approche du train, et comme pour éviter les regards curieux de leurs ennemis naturels, ils mirent leurs chevaux au galop et furent bientôt hors de vue.

Les ponts sur lesquels le chemin de fer traverse la rivière de Truckee sont assez bien bâtis, quoique peu faits, à coup sûr, pour obtenir l'approbation de nos ingénieurs. J'aurai plus tard sujet de parler de certains ponts dont le passage offre réellement des dangers. Pour qu'on sache à quel point cette partie de la voie reste encore en souffrance, il suffit de dire que, d'après les conclusions de la commission d'examen, présidée par le général Warren (rapport du 14 mai dernier), la compagnie du Central aurait encore à dépenser plus de 2 millions de francs pour mettre en bon état ces ouvrages d'art, ainsi que quelques hautes chaussées qui traversent la vallée de Humboldt. Dans les environs de Truckee, mais à une certaine distance, sont disséminés plusieurs grands lacs, ceux de Tahoë, de Walker, de Carson, au sud de la voie, et ceux de la Pyramide, de Mud et d'Howey sur le côté opposé.

A partir de Truckee, à une altitude de 5,866 pieds, la descente devient peu sensible. On franchit les petites stations de Boca, State-Line, Verdi, Reno, Clank's, et l'on arrive le soir, vers sept heures, à Wadsworth, à 189 milles seulement de Sacramento, ce qui donne une moyenne d'un peu plus de 15 milles à l'heure (24 kilom.). A Wadsworth, on prend un semblant de souper, et l'on repart. La nuit approche. Chacun s'arrange comme il peut pour la passer le mieux possible; mais il n'est pas facile de trouver sur ces petits bancs qui composent le siége de la voiture une position commode. Dans les convois de première classe, sur les voies bien tenues, il y a des wagons à lits et à restaurans, des *palace-cars* (wagons de luxe), comme on les appelle, qui sont au point de vue du comfortable infiniment au-dessus de tout ce qu'on possède de semblable en Europe; mais sur le premier train direct d'une ligne à peine terminée on n'a pas le droit d'être trop exigeant, et il faut prendre son parti d'être mal à l'aise. Le général Warren, dont j'ai parlé plusieurs fois, n'a pas négligé ce détail important du bien-être des voyageurs: il fait observer dans son rapport qu'il manque au chemin de fer Central quarante-huit voitures neuves de transport, et que le prix de cette portion du matériel, joint à celui des réparations à faire aux voitures et locomotives en activité, s'élèvera à plus de 4 millions de francs. Lorsqu'une somme pareille est déclarée nécessaire pour calmer les légitimes exigences du public, on comprend que celui-ci, jusqu'à ce que cette dépense soit accomplie, ait d'excellentes raisons de ne pas être satisfait de la façon un peu sommaire dont il se voit traité. Le pays que nous traversons, caché d'ailleurs par la nuit, n'offre, au dire des agens, aucun intérêt. Je vais d'une voiture à l'autre, je remarque

en passant les postures singulières où quelques voyageurs ont cherché le repos, je m'assieds sur une plate-forme, et je lie conversation avec quelques mineurs de White-Pine qui y sont venus respirer l'air frais du soir; puis, las d'errer et fatigué des émotions diverses de la journée, je regagne ma place et je m'endors.

Les employés appellent successivement les stations de Desert, du lac de Humboldt, de Winnemuca, Golconda, Stone-House, Battle-Mountain, et beaucoup d'autres que j'omets. Toutes sont dépourvues d'intérêt, comme je l'apprends plus tard. Le convoi roule à travers un désert, et je perds, à ce qu'il paraît, d'autant moins à ne pas le voir que la journée de demain me réserve la vue des mêmes horizons arides et monotones. Quand le soleil se lève, nous sommes à Argenta, puis nous passons devant Shoshone, Be-o-wa-we, le deuxième pont d'Humboldt, et Palisade, et vers neuf heures nous arrivons à Carlin, où, d'après le chef du train, le déjeuner nous attend. On se précipite hors des wagons, quelques gens délicats tâchent d'obtenir un peu d'eau pour faire disparaître la couche de poussière et de charbon dont vingt-quatre heures de voyage les ont couverts; mais la majorité des touristes se dirige en droite ligne vers la salle à manger. Le convive américain, j'entends celui des restaurans de chemins de fer, n'est pas un être gracieux ou agréable. A voir la foule réunie autour de la table de Carlin, à voir tous ces yeux avides errant d'un plat à l'autre à la recherche de la meilleure des nourritures, à entendre ces robustes mâchoires écraser les alimens avec un fracas qui, ajouté au cliquetis de la vaisselle et des couverts, interrompait seul le silence, on avait quelque peine à se croire au milieu de gens civilisés. En général, à de nombreuses exceptions près bien entendu, l'habitant des États-Unis ne sait pas manger : à table, il montre des habitudes qui doivent choquer au plus haut degré son éternel rival et critique impitoyable, le *gentleman* anglais, dont la tenue est si digne et si correcte.

Il serait injuste cependant de juger l'Américain d'après les individus que nous rencontrions sur le chemin du Pacifique. Non-seulement ce monde représentait à peu près l'envers de la société élégante, mais à l'époque dont je parle le service était si mal organisé qu'il n'était que prudent de faire un prompt usage des occasions de boire et de manger. En certains endroits, où les provisions affluaient sans doute, nous reçûmes jusqu'à six fois par jour avis de nous mettre à table au restaurant de la station; mais d'autres fois il nous fallut passer des journées entières sans avoir autre chose pour apaiser notre appétit qu'un repas composé d'œufs d'âge équivoque, de jambon rance et de chicorée délayée dans de l'eau chaude. Selon les mauvais plaisans, l'administration, en agissant ainsi, partait de ce principe, qu'un homme auquel on venait d'octroyer six re[illegible] en

vingt-quatre heures était en état de jeûner le lendemain; mais nos estomacs s'accommodaient mal d'un semblable raisonnement, et c'est dans une telle pénurie que nous appréciâmes à sa juste valeur la prévoyante sollicitude de notre ami V... S... et ses provisions de whiskey et de biscuit. Une dernière circonstance atténuait l'avidité de nos convives : c'était l'incertitude dans laquelle on était toujours sous le rapport du temps d'arrêt; on annonçait vingt minutes et on n'en accordait que la moitié; d'autres fois on ne nous laissait pas descendre, et on nous gardait une demi-heure enfermés dans les wagons sous prétexte de départ immédiat. Il n'y avait dans ce premier convoi direct aucune régularité; tout se passait, et, jusqu'à un certain point, tout devait se passer au gré des agens responsables.

Aux États-Unis, les départs de chaque train ne sont pas précédés, comme chez nous, d'appels de cloche ou de coups de sifflet, en signe d'avertissement. Les employés crient à haute voix : *All hands abord!* quelques secondes après on sonne un coup de cloche, et la locomotive s'ébranle en même temps. C'est ce moment, où le train est déjà en marche, qu'attendent un grand nombre de voyageurs pour monter en voiture. L'usage est devenu à peu près général; c'est probablement en vue de prévenir les accidens que, pendant plus de 150 mètres, la locomotive avance avec une telle lenteur que les retardataires n'ont nulle peine à l'atteindre et à sauter sur une plateforme.

Toutes les irrégularités que j'ai signalées devaient disparaître dans un délai prochain, et je n'en ai parlé que pour en faire ressortir le côté essentiellement américain. En Europe, on n'aurait pas autorisé l'ouverture d'une ligne avant que service et matériel fussent en bon état. De l'autre côté de l'Océan au contraire, on va dès que l'on peut aller, mal d'abord, mieux ensuite, et généralement bien à la fin. Les chemins de fer en voie d'exploitation régulière peuvent, sous tous les rapports, soutenir la comparaison avec ceux de l'ancien monde, et, au point de vue des commodités du voyage, ils leur sont supérieurs.

Dans la journée du 12 mai, nous arrivâmes à Elko; là nous nous séparâmes des mineurs de White-Pine qui depuis Sacramento, avaient voyagé de compagnie avec nous. Je dois leur rendre cette justice, que jusque-là ils s'étaient honnêtement conduits; de temps à autre ils avaient parlé et juré un peu plus haut qu'il n'était nécessaire, mais nul n'avait songé à s'en formaliser. Cependant ils répondaient exactement au portrait qu'on m'en avait fait; on pouvait même, avec un peu d'attention, discerner parmi eux les différens types de la colonie en voie de formation à White-Pine. Il y avait d'abord des gens tout à fait convenables, capitalistes ou propriétaires de mines, je suppose, qui se rendaient dans le Nevada

pour y entreprendre ou diriger des affaires; ils formaient un groupe à part; puis venaient les ouvriers, les véritables mineurs, âgés de vingt-cinq à quarante ans au plus, vigoureux, bien découplés, le teint hâlé, les épaules rondes, les mains calleuses, la mise négligée, mais nullement pauvre ou délabrée, — armés de révolvers et de *bowie-knives*. Ils avaient les mouvemens lourds, le parler lent et réfléchi, une manière à eux d'écouter lorsqu'on leur adressait la parole, l'air défiant et résolu à la fois de gens qui ne veulent pas s'en laisser conter. Ce qui était remarquable, c'était leur calme, le calme d'un homme confiant en sa force et en son courage, et qui ne redoute rien. Enfin il y avait les aventuriers, tourbe de gens sans foi ni loi, qui se traînent à la suite des spéculateurs et des ouvriers, des débitans d'eau-de-vie, des joueurs de profession, des colporteurs, des rôdeurs de toute espèce, en somme une méchante et dangereuse vermine. On les distingue aisément du groupe des mineurs soit à leur mine inquiète ou à leur turbulence, soit à leur politesse de mauvais ton. Ils sont armés comme les mineurs; mais on se méfie instinctivement de leur revolver, placé droit sous la main, de leur *bowie-knife* de la plus belle dimension, tandis que ces mêmes armes entre les mains des mineurs ne semblent être là que pour les protéger contre une agression qu'ils ne craignent pas, mais qu'ils ne provoquent pas non plus. C'est à ce ramas de gens tarés qu'il faut faire remonter la principale, sinon l'unique cause des violences et des crimes qui sont commis dans les nouveaux districts de mines argentifères. Le mineur est un ouvrier dont le travail est excessivement dur, souvent dangereux, et qui gagne son salaire à la sueur de son front. Le milieu dans lequel il vit le rend peu endurant, brutal, enclin aux moyens violens; mais ses instincts sont ceux d'un honnête homme, et la véhémence de son caractère n'éclate que dans la défense de ses droits ou de sa vie. Alors il sait jouer aussi lestement que l'aventurier du *bowie-knife*. J'avais vu à San-Francisco quelques échantillons de cette arme du *far-west* qui, tout ouverts, mesuraient plus de 2 pieds de long. Ils étaient exposés à l'étalage d'une boutique de Montgommery-street, sous la narquoise étiquette de *cure-dents du Sapin-Blanc* (*White-Pine toothpicks*).

Pendant que j'étais en Californie, les mineurs du district de Grass-Valley se mirent en grève. Leur principal grief était l'introduction dans les mines d'une nouvelle poudre explosive nommée *poudre des géans* (*giant powder*). Les mineurs prétendaient que l'emploi en était dangereux, nuisible à la santé; les propriétaires soutenaient le contraire, affirmant que la véritable raison des récalcitrans n'était autre que la suppression, par l'agent nouveau, d'une somme de travail jusque-là fournie par la main d'œuvre. On ne put s'en-

tendre, et la grève s'organisa. Dans un *meeting* d'ouvriers tenu à ce sujet, on adopta l'ensemble des résolutions suivantes, mélange bizarre de logique et de violence qui donne une idée exacte de l'esprit qui règne parmi cette classe du Nevada :

« Résolutions. 1° L'intérêt des mineurs est identique à l'intérêt du propriétaire. Le travail engendre le capital; sans le travail, le capital périt.

2° La santé étant le plus grand des biens que le Tout-Puissant nous accorde, notre devoir envers nous, nos familles et Dieu est de la sauvegarder.

3° Puisque l'usage de la poudre des géans, pour le travail souterrain, a été reconnu, après une expérience de plusieurs mois, nuisible à la santé, nous condamnons cet agent comme étant de substance vénéneuse.

4° Nous mettons au ban tout mineur qui continuera à se servir de la poudre des géans; nous le regarderons comme indigne de notre respect; il sera traité avec méfiance et en ennemi de ses compagnons de travail.

5° Nous ferons tout ce qui est en notre pouvoir honorablement, s'il est possible, par force, s'il est nécessaire (*honourably if possible, forcible if compelled*), pour empêcher les mineurs du Nevada de se servir du géant meurtrier. »

Voilà ce qu'on peut appeler prendre le taureau par les cornes. Assurément nos employés de commerce en grève à Paris y mettent plus de formes.

Elko est une petite ville d'origine toute récente, mais à laquelle un certain avenir semble réservé. Près de la station, je ne vis cependant, outre des tentes, que des maisons mobiles en fer. J'y achetai les *Elko-News*, journal qui me donna les nouvelles du prix des choses à Elko et à White-Pine, des progrès rapides de l'exploitation des mines d'argent dans ce dernier canton, et de quelques scènes de violence qui venaient d'y avoir lieu. Sur la quatrième page brillait une pièce de vers; où la poésie va-t-elle se nicher? Trois malles-poste, chacune attelée de six chevaux, attendaient les voyageurs pour les mines. On me dit que les conducteurs de ces voitures étaient les meilleurs cochers du monde. Ils manœuvraient à la vérité avec une adresse et un sang-froid admirables leur attelage, qui se composait de fort belles bêtes, jeunes, vigoureuses et pleines d'ardeur.

Le district des mines de White-Pine contient aujourd'hui environ 12,000 habitans, agglomérés surtout dans les centres d'Hamilton et de Treasure-City. La main d'œuvre est encore fort chère. Un charpentier gagnait à Hamilton 35 à 40 fr. par jour, un mineur 25 fr.

Charpentiers, forgerons et mécaniciens, tels sont d'ailleurs les corps d'état qui dans les districts miniers font au début les meilleures affaires. Les capitalistes y récoltent aussi des gains considérables; mais ceux qui n'ont pas d'argent, qui ne sont ni mineurs ni artisans, éprouveraient, s'ils allaient tenter fortune dans des endroits comme White-Pine, autant de difficultés qu'ailleurs. Le métier de mineur exige une extrême dépense de force physique; les hommes faibles n'y peuvent résister. On ne se souvient que de ceux qui ont réussi; quant aux malheureux qui succombent à la peine, ils meurent vite oubliés. La misère dans ces pays nouveaux, où chacun est contraint d'employer toute son énergie à défendre son existence, où, loin de se laisser aller à la dérive, il faut lutter sans cesse contre un courant rapide qui emporte le faible, où la force brutale règne en maîtresse, où l'intelligence est inefficace, où l'égoïsme est en quelque sorte justifié par la solitude que l'indépendance absolue crée autour de chacun, dans ces pays-là, dis-je, la misère, lorsqu'elle attaque l'homme, doit être aussi effroyable que le succès est brillant et soudain lorsqu'il couronne la persévérance. On n'a rien pour rien en ce monde, et les grandes fortunes ne s'acquièrent ordinairement qu'au prix de grands sacrifices. On les paie de sa jeunesse, de sa santé, de son repos, quelquefois de sa vie ou de son honneur, et beaucoup sortent de la lutte qu'ils ont soutenue vaincus et affaiblis. On raconte dans le Nevada des histoires étranges d'aventures arrivées à des *fortune-hunters* (chercheurs d'or); mais de tels récits m'écarteraient trop de mon sujet.

Nous aurions dû quitter Elko à dix heures du matin; mais nous y étions arrivés en retard, notre arrêt s'y était prolongé, et nous ne repartîmes que vers une heure de l'après-midi.

Le pays qui s'étend entre Elko et Promotory est nu, triste, sans accident ni verdure. Les stations se composent de quelques baraques, occupées par des employés de la compagnie et par des restaurans. Çà et là, j'avisai des figures qui me rappelaient celles des aventuriers d'Elko. Dans un endroit dont le nom m'échappe, je vis un homme, une sorte de géant, menant en laisse un cheval chargé d'ustensiles de campement et de provisions. L'homme portait une carabine en bandoulière, et à sa ceinture étaient suspendus une paire de revolvers et un coutelas. Il ne fit attention à personne, nul ne s'occupa de lui. Ses préparatifs de voyage avaient dû être terminés avant notre arrivée, car il partit quelques minutes après l'arrêt du train; il se dirigea vers le nord et quitta la station sans jeter un regard en arrière. Un grand chien, espèce de lévrier d'Écosse, le suivait tristement. Je ne sais pourquoi ce groupe de l'homme armé, du cheval et du chien, que j'entrevis quelques instans à peine, s'est gravé dans ma mémoire; il m'apparaissait comme l'incarnation de l'esprit aven-

turier du *far-west*. Où allait-il, cet homme, à travers ce désert horrible? Se dérobait-il à un châtiment ou cherchait-il la fortune? Les héros de cette vie misérable ne se laissent pas pénétrer volontiers; ils parlent peu, la solitude les accoutume au silence, et le mépris du danger, un courage indomptable, leur tiennent lieu de modestie. Un sentiment de pitié mêlée d'admiration me saisit en suivant du regard le voyageur solitaire. Certes il était indépendant et libre, mais à quel prix!

Nous franchîmes un grand nombre de stations qui n'existaient encore que de nom. La monotonie du désert devenait fatigante; la poussière et la chaleur nous incommodaient affreusement. Enfin la nuit tomba et couvrit de ses ombres le mélancolique tableau qui durant une longue journée n'avait cessé d'attrister nos yeux. A la pointe du troisième jour, nous étions rendus à Promotory-Point, où nous aurions dû arriver la veille au soir. Nous étions en retard de sept heures; mais, comme je l'ai déjà dit, il n'y avait aucune régularité dans les temps d'arrivée et de départ; on marchait aussi bien que possible selon les circonstances.

Promotory-Point formait au mois de mai 1869 le point de jonction entre le Central et l'Union. C'est là, comme je l'ai déjà raconté, que le dernier rail du Pacifique avait été posé. Tout le monde descendit de voiture pour voir de près l'endroit où la mémorable cérémonie avait eu lieu. Le crampon d'or, la traverse de laurier, les boulons d'argent d'Arizona et de Nevada, tout cela, bien entendu, avait disparu, et avait fait place à des matériaux ordinaires; mais le point de raccord des deux lignes était encore marqué par un mât de pavillon portant les couleurs des États-Unis; on le distinguait encore à la dissemblance des poteaux du télégraphe, carrés sur la section du Central, ronds sur celle de l'Union. La traverse qui avait remplacé la poutre en bois de laurier était déjà hors de service par suite de l'enthousiasme des voyageurs qui l'avaient tailladée en morceaux pour en faire des reliques. Promotory est une localité insignifiante, et il est douteux qu'elle acquière de l'importance. C'est un amas de misérables hangars, de chantiers et de tentes où sont entassés pêle-mêle les employés du chemin de fer, des postes, du bureau télégraphique et d'une agence de l'*Express-Company*. Les villes de Corinne, de Brigham et d'Ogden, situées dans le voisinage, étouffent la croissance de la nouvelle station. Elle ne conservera pas même le faible mouvement qu'elle devait à sa position particulière; le point de jonction sera sous peu, s'il ne l'est déjà, reporté à Ogden.

La section de Promotory à Ogden (53 milles) a été construite par l'Union; mais elle a été cédée au chemin de fer Central, qui obtiendra ainsi en grande partie le monopole du commerce des mor-

mons. Il s'était élevé dans l'origine un grave malentendu entre les deux compagnies au sujet du point de raccordement. L'une poussait ses constructions vers le nord, l'autre vers le sud, et, chacune s'obstinant dans la marche qu'elle avait adoptée, il était impossible d'atteindre jamais le résultat désiré. Le litige fut porté devant le congrès, et tous les dissentimens s'aplanirent finalement à l'apparente satisfaction des parties intéressées. Des sommes considérables n'en ont pas moins été dépensées en pure perte, car la ligne qui aurait fait double emploi avec le tracé définitif est complétement abandonnée, et ne pourra probablement être d'aucune utilité.

Les environs de Promotory forment un contraste agréable avec les arides plaines qu'il faut traverser pour y arriver. Les mormons, quels que soient d'ailleurs les défauts de leur secte, passent sans contredit pour d'excellens agriculteurs, et la transformation qu'ils ont opérée d'un pays inculte en terre hospitalière et fertile est digne d'éloges. Le regard se repose avec plaisir sur un panorama varié et attrayant. Les eaux du Lac-Salé s'étendent sur une surface que l'œil ne peut embrasser, et la vue seule de cette immense nappe d'eau donne de la fraîcheur à l'esprit desséché en quelque sorte par les sables du désert que l'on vient de franchir. Des villages, des maisons de campagne, des fermes, des terrains cultivés, égaient le paysage. Tout cela est encore assez éloigné pour dissimuler ce qu'il y a sans doute de choquant et d'incomplet, mais contribue à former un tableau d'un ensemble charmant. A l'horizon, les sommets neigeux de Wasatch forment la limite orientale du grand bassin de l'Amérique du Nord.

Depuis Elko jusqu'à Promotory, la monotonie du pays traversé avait été à peu près le seul inconvénient dont nous avions eu à nous plaindre. Nous avions voyagé en société peu nombreuse et en général assez convenable. Chacun de nous avait eu deux ou quatre places à sa disposition, ce qui avait en quelque sorte compensé le mauvais état des wagons. A Promotory, on nous fit changer de voitures. L'Union exploitant la voie à partir de cette localité, le matériel de cette compagnie fut mis à notre disposition. Les nouveaux wagons étaient commodes et bien tenus, mais on nous fit payer cher ce supplément de bien-être. D'abord il nous fallut, comme à Sacramento, surveiller nous-mêmes le transbordement de nos bagages, et là aussi les employés, qui se croyaient quittes envers nous de toute sollicitude après nous avoir amenés sains et saufs, ne nous prêtèrent aucun secours. Poussé par un sentiment bien naturel d'inquiétude en présence du sans-façon des préposés au factage, je regardais de tous côtés pour rallier les élémens épars de notre propriété, lorsque j'avisai à côté de la voie un grand nombre de colis jetés là pêle-mêle. En y regardant de plus près, je reconnus dans ce mon-

ceau d'objets une partie des bagages de mes compagnons et les miens tout entiers. Nous parvînmes à grand'peine à les réunir, à les hisser dans le convoi et à en obtenir l'enregistrement jusqu'à Wasatch. Il n'était pas possible, pour des motifs qu'on ne nous dit pas, de délivrer des billets au-delà de cette station. Tous ces préparatifs avaient duré quelque temps, et lorsque nous montâmes en voiture les meilleures places étaient prises, et tous les wagons envahis par les ouvriers du chemin de fer de l'Union.

J'ai rencontré, en Amérique et en Europe, beaucoup d'hommes de tournure peu rassurante, mais nulle part je ne m'étais trouvé au milieu d'une foule qui m'inspirât aussi peu de confiance que mes nouveaux compagnons de voyage. Ils venaient d'achever leurs travaux, et semblaient tous avoir la poche bien garnie. On les transportait de Promotory sur d'autres points de la ligne, vers Chicago et New-York. A voir leur attitude, on devinait qu'ils se considéraient comme les maîtres du chemin qu'ils venaient de construire. C'étaient, presque sans exception, des hommes jeunes et forts, au teint bronzé, au regard droit et ferme jusqu'à la provocation et l'impudence. Il était d'assez grand matin lorsque je les vis pour la première fois; mais beaucoup d'entre eux avaient déjà, selon toute apparence, fait amplement honneur au whiskey de Promotory. A leur langage et à leurs traits, le plus grand nombre, à mon avis, se composait d'Irlandais et d'Allemands. Lorsque le col ou la manche de chemise se dérangeait, lorsque, par un mouvement brusque, ils rejetaient leur feutre en arrière, on apercevait la peau blanche de l'homme du nord; l'habitude d'être sans cesse couverts n'avait pas permis au hâle de leur visage de s'étendre au-delà du front. Cette singularité augmentait encore l'étrangeté de leur physionomie. On eût dit qu'ils avaient été tatoués. Tous portaient des revolvers à leur ceinture, et leur turbulence rendait leur voisinage inquiétant. Ils firent cependant place aux dames d'assez bonne grâce, et ils se dérangèrent même un peu pour nous. Quoique bruyans et sans gêne, ils observèrent entre eux une sorte de politesse, et se traitèrent, sans se contraindre, avec certains égards. Chacun savait probablement qu'une querelle serait chose grave : la crainte prenait ainsi la place de la bienveillance et du respect réciproque. J'en eus une preuve tout d'abord. Un des ouvriers s'était levé pour aller fumer sur la plate-forme; à son retour, il trouva sa place occupée; se contentant de toucher l'intrus à l'épaule : « Vous avez pris ma place, » lui dit-il. L'autre, qui n'avait pourtant pas l'air d'un homme soumis aux règles de la bienséance, se leva sans répondre et alla s'asseoir autre part. A l'entrée et à la sortie des voitures, aux restaurans du chemin de fer, je fis des observations semblables. C'étaient évidemment des hommes qui, sachant ce qu'ils valaient, jugeaient inoppor-

tun de se disputer pour des bagatelles. Somme toute, nous n'eûmes pas ce jour-là à nous plaindre d'eux.

J'avais pour voisin l'un de ces gaillards, grand et beau garçon, à la carrure athlétique. Il avait bu un peu plus qu'il ne fallait pour rendre sa compagnie agréable, et le whiskey l'avait rendu loquace. Il lia conversation avec moi, me demanda des nouvelles de San-Francisco, parla beaucoup de la vie joyeuse qu'il avait menée à Corinne et à Wasatch, et me raconta quelques histoires de jeu et de batailles dans lesquelles il avait joué un rôle actif. Son regard étant tombé sur un revolver de poche que j'avais près de moi, il demanda à l'examiner et le mania aussitôt avec l'habileté d'un connaisseur. « A quoi sert ce joujou? » dit-il. Et comme je lui expliquais que, malgré sa petitesse, l'arme était bien faite et propre à un bon usage, il se mit à rire aux éclats. « Venir parmi nous avec un revolver de ce calibre, dit-il, c'est comme si vous vouliez chasser le buffle avec du petit plomb. Tenez, voici ce qu'il faut ici. » Et il allongea l'arme qu'il portait à la ceinture, et qui était de taille à ressembler plutôt à une carabine qu'à un pistolet. Lorsqu'au bout de quelque temps je lui fis observer que je désirais lire et que sa conversation me gênait, il me dit avec bonne humeur que cela lui convenait tout à fait, puisqu'il voulait faire un somme, et, s'enfonçant dans son coin, il s'endormit profondément.

A quelques milles de Promotory, nous franchîmes un viaduc d'une construction peu solide. Ce passage dangereux devait être réparé immédiatement, à ce qu'on m'apprit; en attendant, plusieurs centaines de personnes y risquaient tous les jours leur vie. Bear-River-City ou Corinne et Brigham-City sont les dernières stations du chemin de fer Central. Il n'y a entre elles qu'une distance de 3 milles, mais elles présentent des différences remarquables : Corinne est une ville chrétienne, une ville de *gentils,* comme on l'appelle dans les environs du Lac-Salé, tandis que Brigham-City est un foyer de mormonisme. Les disciples de cette secte, dont j'aurai dans la suite occasion de parler plus longuement, ne me paraissent pas dignes de grande sympathie ; ils sont surtout fatigans à cause de leur prétention d'être pris au sérieux lorsqu'ils ne le sont nullement; cependant ils ont des qualités qui découlent forcément de la fausse position sociale et politique où ils se trouvent : un certain décorum, l'esprit d'ordre, l'habitude de la politesse. Les colons américains, les « pionniers de la civilisation, » comme ils aiment à s'entendre appeler, ne brillent point en général par la dignité et la politesse. L'audace et l'énergie leur tiennent lieu de tout le reste. Aussi est-on porté à trouver tout d'abord les mormons agréables et pleins d'aménité, tandis qu'on est choqué des dehors brusques et durs de leurs voisins, les *gentils*; mais lorsqu'on a découvert ce qu'il y a de vigou-

reux et de sain dans le caractère de ces derniers, de ridicule et de mesquin dans l'esprit des autres, on se détourne avec pitié ou mépris des polygames, et l'on ne peut se défendre d'une certaine admiration pour les colons américains.

Corinne, à 718 milles de Sacramento, située sur la rivière de l'Ours (*Bear river*), qui prend sa source à 400 milles au nord du Lac-Salé et qui se décharge dans cette mer intérieure, est un des principaux entrepôts du chemin de fer Central. On y comptait, lors de mon passage, environ cent cinquante maisons, presque toutes en toile, le bois étant hors de prix dans ce pays-là. Je distinguai un atelier de forgerons, les écuries d'un loueur de chevaux, trois ou quatre bazars abondamment pourvus, plusieurs restaurans, hôtels et *boarding-houses*. Le reste de la ville semblait dédié au whiskey : whiskey pur, whiskey et jeux de hasard, whiskey et musique, whiskey et danse. « Il est probable, écrit un journaliste californien qui semble avoir étudié à fond les mœurs de Corinne, qu'il n'y a jamais eu, ni en Californie, ni dans le Nevada, autant de débauche et de crimes qu'on en observe parmi les *desperados* qui sillonnent les environs de Promotory et de Corinne. » Wasatch, à ce que j'appris plus tard, pourrait seul rivaliser de corruption avec l'établissement du Bear-River. Les habitans de Corinne se flattent que leur ville deviendra un jour l'entrepôt du commerce de la région du Lac-Salé. C'est plus que douteux; cependant la spéculation a profité de cet engouement, et des parcelles mesurant 22 pieds sur 100 ont été vendues jusqu'à 700 dollars. Ce qu'il y a surtout à craindre pour les acquéreurs de terrains, c'est de se voir contester leurs titres de propriété par la compagnie centrale, qui vient d'acheter de l'Union la ligne entre Promotory et Corinne. La rivière de l'Ours est en partie navigable. Une compagnie américaine y a établi un service de bateaux à vapeur qui dessert en même temps les cités et villages situés sur le Lac-Salé.

Brigham-City, où l'on s'arrête quelques minutes après avoir quitté Corinne, est bâtie sur un plateau à l'embouchure du Box Elder Cañon. C'est une jolie ville entourée de jardins, qui respire le bien-être et la tranquillité. Elle forme un contraste frappant avec sa tumultueuse voisine Corinne. Entre Brigham-City et Ogden, on rencontre des fermes, des terres cultivées, des moulins mus par l'eau du torrent. Tout ce renouvellement du sol et tous ces établissemens sont dus au mormonisme. A Ogden, un des premiers établissemens de la secte de Brigham Young, nous abandonnâmes le chemin de fer Central pour continuer notre route par le chemin de fer de l'Union.

RODOLPHE LINDAU.

LE

CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE

VOYAGE DE SAN-FRANCISCO A NEW-YORK.

III.

LE CHEMIN DE FER DE L'UNION. — CHICAGO ET NEW-YORK.

VIII.

La ville d'Ogden est située sur la côte septentrionale du Lac-Salé et à une quarantaine de milles de la capitale des mormons; cette station relie le chemin de fer Central à celui de l'Union, à une distance de 742 milles de Sacramento et de 1,030 d'Omaha. Comme il a été dit déjà (1), c'est un des plus anciens siéges du mormonisme. Elle a été fondée, il y a environ seize ans, par un des disciples de Brigham Young, et a pris le nom d'un aventurier qui, après avoir pénétré dans cette région avant l'arrivée des mormons, était parvenu à s'y maintenir au milieu de tribus hostiles d'Indiens. Aujourd'hui la ville compte de 3,500 à 4,000 habitans. Elle est adossée à une muraille naturelle d'environ 2,000 pieds de haut, et dont le sommet était, lors de mon passage, entièrement couvert de neige. Les rues en sont larges, tirées au cordeau et se coupent à angles droits; les maisons n'ont rien de remarquable, mais elles semblent assez bien

(1) Voyez la *Revue* du 1er novembre et du 1er décembre 1869.

bâties au point de vue du comfortable moderne. Ogden se trouve au centre d'un district agricole, et les habitans jouissent en apparence d'un grand bien-être. Elle rivalise en ce moment avec Corinne pour attirer à elle le monopole du commerce nouveau et sans doute important que l'ouverture de la ligne du Pacifique ne peut manquer de créer sur les bords du Lac-Salé. Il n'est pas encore possible d'indiquer laquelle des deux cités l'emportera sur l'autre; si Ogden a l'avantage de former le point même d'embranchement des deux grandes voies ferrées, d'un autre côté les habitans de Corinne paraissent distancer leurs rivaux par l'énergie et l'activité qu'ils puisent dans les institutions libres qui les gouvernent. Le mormonisme est intolérant, despotique, jaloux; c'est au milieu de la république américaine une monstruosité politique et religieuse tout à la fois. Nul doute que l'isolement ne soit pour cette secte une condition essentielle d'existence, nul doute que l'établissement du chemin de fer du Pacifique, qui met en rapport direct le territoire d'Utah avec les grands états de l'est et de l'ouest et qui tend à replacer les habitans sous le droit commun, ne lui ait porté un coup dont elle ne se relèvera pas. Brigham le pressent bien; déjà même on lui prête le dessein d'abandonner le pays que l'invasion des *gentils* menace d'infester, et de chercher un dernier refuge dans de nouvelles et inaccessibles solitudes; mais le *père des saints* est vieux, il a soixante-dix ans, et l'énergie dont il a fait preuve pendant de longues années commence à lui faire défaut. Des dissensions religieuses ont éclaté au sein même de la cité où naguère il régnait en maître absolu : deux hommes éminens dans leur pays, David et Alexandre Smith, fils de Joseph Smith, le fondateur du mormonisme, ont commencé à l'attaquer publiquement, lui et son système. Les défections ne sont plus isolées, elles deviennent de plus en plus fréquentes; on prévoit le jour prochain où les membres de la congrégation chrétienne de Salt-Lake-City formeront une minorité imposante que les saints ne pourront plus mépriser et avec laquelle il faudra compter. Ces schismatiques seront d'autant plus à craindre qu'ils se sentent appuyés par la majorité des citoyens des États-Unis. Les mormons ne comptent en effet qu'une faible proportion d'Américains dans leurs rangs. C'est surtout en Angleterre, dans le pays de Galles, en Norvége, en Suède, en Danemark, qu'ils recrutent les plus nombreux et les plus fervens prosélytes. L'antagonisme qui sépare les disciples de Brigham Young et les *gentils* de l'Amérique a ses racines dans les antipathies de races aussi bien que dans les haines religieuses; ces différences doivent tôt ou tard disparaître devant la force d'assimilation et de nivellement, résultat naturel des institutions démocratiques, et la princi-

pale, sinon l'unique cause de la grandeur politique des États-Unis.

En Amérique, le mormonisme n'a jamais été pris en sérieuse considération. Les hommes d'état qui se sont occupés de cette question, lorsqu'elle s'imposait à l'attention publique, l'ont toujours traitée avec ce dédain superbe que leur inspirait le sentiment de la force de la république. Ce petit mouvement religieux, grandement exagéré en Europe, ne les a jamais inquiétés; ils le regardaient avec chagrin et pitié plutôt qu'avec colère, sachant que dans une société fondée sur la morale chrétienne, dans un état qui s'administre au nom de la liberté, un système religieux et politique invoquant les principes de la polygamie et du despotisme ne pouvait pas devenir dangereux. Ces hommes d'état, si prévoyans, si calmes, ne se sont point trompés; le mormonisme s'achemine rapidement vers la décomposition, il déploie en ce moment même une activité plus qu'ordinaire, et ses missionnaires se multiplient. Il ne faut pas voir dans ce redoublement d'efforts un signe de puissance, et cette secte née d'hier n'en est pas moins fatalement vouée à une ruine proche et certaine. Peut-être quelques milliers de fanatiques donneront-ils au monde le spectacle d'une résistance qu'ils soutiendront jusqu'à la mort; mais il est impossible de concevoir des doutes sur l'issue de ce combat, prévu et nullement redouté par les Américains.

On s'occupe de construire un embranchement de Salt-Lake-City à Ogden. Aujourd'hui, si l'on veut se rendre dans la ville des saints, il faut prendre la diligence à un endroit appelé Taylor's-Mill, près d'Ogden; elle conduit le voyageur par une route abominable à la ville décrite et représentée dans tous les ouvrages récens sur le *far-west* américain. Cette cité, qui doit sa fondation à Brigham, n'a cependant rien de bien remarquable, et ne répond, selon moi, que d'une manière très imparfaite à l'idée que l'on s'en fait généralement. Les rues sont larges, bien alignées; mais elles ne sont ni pavées, ni éclairées au gaz, et l'entretien en est encore plus mauvais que celui de la plupart des villes américaines. Aussi la salubrité publique laisse-t-elle beaucoup à désirer, et les enfans y meurent-ils en grand nombre. Il n'est pas difficile d'être présenté au père des saints, Brigham Young. L'étranger fait alors connaissance avec un homme qui paraît ennuyé de la singulière renommée qu'on lui a faite, et qui, après avoir débité d'un air indifférent quelques phrases banales, adresse poliment deux ou trois questions sans autrement se soucier de la réponse qu'il reçoit, s'empresse enfin de reconduire son hôte jusqu'à la porte dès qu'il manifeste la moindre envie de le quitter. Cela s'explique, et l'on ne peut lui en vouloir. L'homme célèbre a dû grandement souffrir dans son amour-propre de l'avide et indiscrète curiosité des touristes; mais, d'un autre côté, quel triste et affligeant spectacle présente dans sa personne

cet ancien spéculateur enrichi, ce trafiquant en religion, que des milliers d'hommes crédules vénèrent comme l'apôtre vivant de l'humanité! Les femmes mormonnes que j'ai eu l'occasion de voir ne m'ont paru se distinguer des Américaines que par leur laideur et par le manque d'élégance dans leur toilette. D'après les voyageurs que j'ai consultés, la beauté féminine serait ce qu'il y a de plus rare parmi ces sectaires.

Dans les environs d'Ogden, le chemin de fer du Pacifique était, au mois de mai dernier, en fort mauvais état. Les directeurs de la compagnie promettaient de faire des réformes immédiates, et un grand nombre d'ouvriers étaient occupés aux réparations les plus urgentes; en attendant, le passage des ponts jetés sur les *cañons* de Weber et d'Echo n'était point sans péril. Beaucoup d'accidens venaient d'avoir lieu sur cette section : des trains avaient déraillé, des ponts avaient été emportés; des débris des wagons mis en pièces, et qu'on n'avait pas même pris la peine d'enlever, signalaient encore le long de la route de récens désastres. Quant aux ponts, ils avaient été rétablis ou réparés tant bien que mal; mais on était fondé à signaler le passage d'un train arrivant sain et sauf à Wasatch comme un événement heureux. Il faut rendre cette justice aux directeurs de l'Union, qu'ils n'avaient point hésité à payer de leurs personnes. L'un ou l'autre d'entre eux se trouvait presque toujours sur la voie, et, debout sur la plate-forme d'un wagon, il examinait attentivement l'effet du passage des trains sur le frêle échafaudage qui servait de pont (1). Notre voyage se fit dans la compagnie du vice-président Durant, qui haussait les épaules d'un air impatienté lorsqu'il entendait les plaintes ou les critiques des voyageurs, et qui avait toujours l'air de dire : « Je voudrais vous voir à ma place; je suis certain que vous n'auriez pas aussi bien fait que moi. » Certes la situation des directeurs de la compagnie n'était pas, à l'époque dont je parle, une sinécure. Leur sollicitude n'était pas seulement mise en éveil par des dangers ou des difficultés de toute sorte, ils avaient aussi à se défendre journellement

(1) Comme preuve de l'état défectueux de la voie, je rappellerai que la commission d'examen, présidée par le général Warren, estimait dans son rapport au gouvernement qu'il faudrait dépenser les sommes suivantes pour mettre les ponts et viaducs de la ligne de l'Union dans des conditions satisfaisantes :

Réparations des fondations de ponts, etc.	360,000 fr.
Travaux de maçonnerie.	1,400,000
Réparations générales des ponts.	1,433,550
Construction d'un nouveau pont à Dale-Creek.	500,000
Travaux de remblai au *cañon* d'Echo et réparations du tunnel à l'entrée des *cañons* d'Echo et de Weber.	783,750
TOTAL.	4,477,300 fr.

contre une critique acerbe, malveillante, souvent de mauvaise foi, et qui s'en prenait aussi bien à leur compétence qu'à leur probité. On leur reprochait de n'avoir pas tenu des engagemens solennellement pris, d'avoir abusé de la confiance des actionnaires, de s'être enrichis d'une façon déloyale, et de se moquer, en fin de compte, du public, auquel ils étaient redevables de leur position. J'avais, en traversant l'Amérique, fait collection d'articles de journaux qui exprimaient dans les termes les plus violens les reproches que l'on adressait aux directeurs du chemin de fer. Mon intention était d'*étonner* le lecteur français par ces intempérances de langage qui, à cette époque, me parurent inouies et montraient l'état de la presse aux États-Unis; mais ces citations n'offriraient plus maintenant le même intérêt : le journalisme français a subi dans ces derniers six mois une transformation considérable, et il a égalé, sinon dépassé en violence celui de l'Amérique.

Entre Ogden et Wasatch, je dois mentionner la petite station d'Echo. Avant d'y arriver, il faut passer par *les Barrières du Diable* (*Devil's Gate*), et cet endroit était, à tort ou à raison, réputé tellement dangereux, que nous étions tous impatiens d'arriver à Echo. La distance entre Ogden et Echo n'est que d'une soixantaine de kilomètres. Il nous fallut près de six heures pour la parcourir. Ce retard était causé et justifié tout ensemble par les précautions à prendre pour la traversée des nombreux ponts sur lesquels on franchit les *cañons* de Weber et d'Echo, ainsi que les Barrières du Diable. Le torrent qui court au fond de ces gorges profondes est très rapide; dans le voisinage des barrières, sa vitesse s'accroît encore. Encaissé dans un lit étroit et tortueux, et dont la pente est de 60 pieds sur 120 mètres, entraînant parmi ses eaux d'énormes débris des rochers témoins de sa furie destructive, il se rue avec un bruit effroyable contre les murailles de granit qui s'opposent à son passage et qui le repoussent transformé en bouillante écume. Le pont des Barrières du Diable traverse ce rapide à une hauteur de 60 pieds. Il n'est point remarquable par la longueur, et la construction définitive offrira sans aucun doute toutes les garanties désirables de sécurité; mais le pont provisoire sur lequel nous sommes obligés de nous hasarder n'est point d'un aspect rassurant. Il consiste en un assemblage de troncs d'arbres superposés et formant une sorte de viaduc à triple étage auquel on a prétendu donner la solidité nécessaire en reliant entre elles les parties essentielles au moyen d'épais cordages. Je compte quinze ou seize arches, dont la plus large, celle du milieu, mesure de 35 à 40 pieds de pilier à pilier. Les pièces de bois qui entrent dans la construction de ce pont, mises bout à bout, atteindraient, me dit-on, une longueur de 42 kilomètres (128,000 pieds anglais), et l'on n'aurait employé que six

jours à l'élever. Cela fait honneur sans doute à l'ingénieur qui a dirigé les travaux, mais je ne vois pas dans ce tour de force une garantie quelconque de sécurité. Nous nous arrêtons à quelques mètres du pont, que tous les passagers examinent avec une sorte de curiosité inquiète. Un de nos compagnons de voyage, ouvrier terrassier de l'Union, qui paraît familier avec les usages pratiqués sur cette section, insinue que l'on va nous faire descendre pour traverser le pont à pied. Il n'en est rien pourtant. La locomotive a été détachée du convoi et montée par quelques hommes, parmi lesquels je crois distinguer le vice-président lui-même, elle a lentement franchi le frêle échafaudage; elle rétrograde, elle s'arrête au milieu du pont comme pour en éprouver la force de résistance, puis elle est de nouveau attelée au *tender*, et bien lentement elle nous entraîne sur le passage redouté. Les femmes ferment les yeux, les hommes se groupent sur les plates-formes; le mugissement du torrent devient plus lugubre et plus distinct, mais les voyageurs observent tous un profond silence. Lorsque nous nous trouvons à peu près au milieu du pont, un des ouvriers, assis non loin de moi, s'adresse à haute voix à l'un de ses voisins. — « Eh bien! dit-il avec un accent américain très prononcé, je vous parie à présent 50 dollars contre 10 que notre traversée s'achèvera sans accident. » — Le défi n'est pas accepté; une femme s'écrie que c'est un blasphème, que parler de la sorte c'est tenter la Providence; les hommes sourient, et sur ces entrefaites nous sommes transportés sains et saufs de l'autre côté du précipice. Les ouvriers se mirent à crier *bravo!* et à battre des mains, comme si l'on venait d'accomplir une action digne d'éloge.

Non loin des Barrières du Diable est un autre endroit également curieux et qui porte le nom de *Devil's Slide* (glissade du diable). Elle est formée par deux longues arêtes de rochers qui descendent en lignes droites et parallèles depuis le sommet jusqu'à la base d'une haute montagne, semblables à deux gigantesques rails de pierre. Près de là, l'on voit l'*Arbre de mille milles* (*Thousand miles Tree*), ainsi nommé parce qu'il s'élève exactement à la distance de 1,000 milles d'Omaha. Après avoir dépassé cette sorte de borne kilométrique, on entre dans le *cañon* d'Echo, et bientôt après on atteint la station du même nom. Il était six heures du soir lorsque nous y arrivâmes. Nous étions tous à bout de forces. La journée avait été féconde en émotions : nous avions traversé le pays des mormons, vu les villes de Corinne, de Brigham et d'Ogden, franchi les Barrières du Diable et éprouvé dans cette occasion plus de sensations que les compagnies de chemins de fer n'en réservent d'ordinaire à leurs voyageurs. Nous avions été incommodés par la chaleur et la poussière non moins que par nos compagnons accidentels, les ouvriers de l'Union, dont j'ai déjà parlé précédemment. A mesure

que la journée s'était avancée et qu'ils se familiarisaient davantage avec nous, ils étaient devenus de plus en plus tapageurs et désagréables. Un des employés de la ligne nous informa que la voie n'était pas libre, et que nous serions retenus à Echo pendant au moins une heure. Nous profitâmes de cet arrêt forcé pour descendre au bord de la rivière et y faire, en même temps que nos ablutions, un semblant de toilette; puis nous remontâmes dans les wagons, désertés par les ouvriers, qui s'étaient précipités dans les auberges d'Echo, et, grâce aux provisions emportées de San-Francisco, nous pûmes faire un repas assez satisfaisant.

Il faisait nuit lorsque nous reprîmes notre route vers Wasatch. Une nombreuse masse d'ouvriers qui avait attendu le train à Echo avait envahi les voitures. Dans l'impossibilité de trouver place à l'intérieur, beaucoup des derniers arrivans s'installèrent en dehors, sur la toiture même des wagons. La nuit était fraîche, et les gens forcés de voyager en plein air cherchèrent dans le whiskey un supplément de chaleur. On les entendit chanter, rire, se quereller, marcher, courir; je suis encore étonné qu'ils n'aient pas été victimes de leur imprudence, et que tous ces turbulens passagers soient arrivés sans encombre à Wasatch.

Depuis Ogden, on avait ajouté à notre train un wagon de luxe contenant des lits. Nous avions retenu des places dans cette voiture; mais les dames californiennes en compagnie desquelles nous nous trouvions depuis Sacramento, inquiétées par le vacarme des ouvriers de l'Union, ne voulurent point se séparer les unes des autres, et il fut décidé que nous passerions la nuit dans le compartiment ordinaire, où nous pouvions rester tous ensemble. Le chemin entre Echo et Wasatch était en mauvais état; nous continuâmes toutefois d'avancer tant bien que mal. Vers dix heures du soir, la marche du train devint de plus en plus irrégulière : nous allions tantôt vite, tantôt lentement, la locomotive sifflait à chaque instant; les conducteurs et serre-freins ne cessaient de traverser les wagons pour donner et exécuter des ordres. Soudain le convoi s'arrêta. Je mis la tête à la portière; il faisait nuit noire, et je ne vis rien. Je me rendis sur la plate-forme pour puiser un renseignement à ma source ordinaire, auprès du serre-frein. A mes questions, il répondit brièvement et d'un air très affairé que nous étions arrivés au *Z* de Wasatch. Je ne compris pas; mais je vis que le moment était mal choisi pour entrer en conversation avec l'employé, et je me tournai vers un ouvrier placé à côté de moi, qui, en homme au courant de ce qu'il dit, me fournit les explications qu'on va lire.

La station de Wasatch est située sur un plateau élevé. La ligne définitive qui doit y conduire n'est pas encore terminée, et ne le sera que dans quelques mois. Pour ne pas interrompre le trajet di-

rect, on a construit une ligne provisoire où les courbes nécessaires à la voie future sont remplacées par des angles, et qui, de sa forme brisée, ressemblant à la dernière lettre de l'alphabet, a pris le nom de *Z*. La façon de circuler sur cette voie en zigzag est ingénieuse et, autant que je sache, inusitée autre part qu'en Amérique. Les deux lignes parallèles, le sommet et la base du *Z*, dépassent la diagonale qui les unit de quelques centaines de mètres; la diagonale, en vue des manœuvres à faire et que j'expliquerai tout à l'heure, s'étend également à une certaine distance au-delà du point de contact avec la base et le sommet. Supposé le train dans la situation où nous étions, c'est-à-dire au pied de la montagne; il lui faudrait accomplir les manœuvres suivantes pour arriver au sommet : la locomotive dépasse le point où la diagonale atteint la ligne de base et s'avance jusqu'à celui où la dernière voiture du train est placée en face de ce même point; un mouvement d'aiguille fait passer le train, la dernière voiture en tête, sur le tracé de la diagonale; la vapeur est alors renversée, et la locomotive, en reculant, pousse le train sur la seconde branche du *Z*. Au bout de cette branche, on répète la même manœuvre en sens contraire, c'est-à-dire le train s'arrête lorsque la locomotive se trouve au point de jonction entre la diagonale et le sommet, et un nouveau mouvement d'aiguille place la locomotive sur le plan de cette dernière ligne, au bout de laquelle est la station de Wasatch. En théorie, cela est fort simple. Pour parcourir à l'aide d'une seule locomotive une voie ainsi brisée, il faut que la machine exécute trois manœuvres consécutives : qu'elle marche en avant jusqu'au sommet du premier angle, qu'elle remonte la seconde ligne en reculant, et qu'elle reprenne sa position ordinaire pour suivre la troisième. Afin d'apprécier les difficultés qui s'opposaient à l'exécution pratique de ce problème, il faut se souvenir que la voie ferrée ne traversait pas une plaine; il s'agissait au contraire d'arriver, par une succession de rampes très raides, jusqu'au sommet du plateau.

Nous venions, non sans peine, de parcourir la première ligne du zigzag, base du *Z*, et il fallait pousser le train vers la ligne du sommet. La première tentative fut tout à fait infructueuse : au milieu du chemin, la locomotive s'arrêta impuissante. Tous les freins furent serrés pour empêcher les wagons de redescendre la pente rapide, et il y eut, autant que les voyageurs pouvaient en juger, une espèce de consultation entre le mécanicien et ses aides. Nous revînmes lentement jusqu'au point de départ. La locomotive ayant condensé une forte quantité de vapeur, nous tentâmes une seconde fois l'ascension. Nous partîmes grand train, nous franchîmes le point où nous avions fait halte; mais bientôt notre marche se ralentit de plus en plus, et à une faible distance du sommet la locomotive s'ar-

rêta de nouveau épuisée. La même manœuvre fut répétée jusqu'à cinq fois. Nous ne savions plus que penser de ce va-et-vient continuel qui avait absorbé déjà une bonne partie de la nuit. Nous pensions qu'on attendrait le jour, et que pour alléger le train on nous ferait monter la côte à pied; mais le mécanicien, ne perdant pas courage, fit un effort désespéré. Chauffant la machine, comme s'il s'agissait d'une gageure, bien au-delà du degré recommandé par la prudence et l'usage, prenant son élan de l'extrémité de la ligne, il parvint enfin à nous conduire jusqu'au sommet. La troisième et dernière branche du formidable *Z* n'offrait pas les mêmes obstacles, et vers deux heures du matin nous étions arrivés à Wasatch.

Malgré les fatigues de la journée, nous n'avions pu fermer les yeux; ce fut à notre grande satisfaction que nous entendîmes le chef du train donner à haute voix l'avis qu'on ne se remettrait en route qu'à cinq heures et demie, et qu'il y avait des lits à l'auberge de la station. Il ajouta que ceux d'entre nous qui préféraient rester en wagon ne seraient pas dérangés avant cinq heures, moment de l'ouverture des bureaux pour la délivrance des billets de Wasatch à Omaha, et pour l'enregistrement des bagages. La nuit était noire, et le temps s'était refroidi. Nous nous trouvions sur un plateau d'une élévation considérable. Un vent glacial nous fouetta le visage lorsque nous sortîmes de voiture. Les deux côtés de la voie étaient bordées de maisons isolées les unes des autres, et dont la position ne nous était indiquée que par les lumières qui y brillaient. Nous avions présente à la mémoire la détestable réputation des gens de Wasatch, qui rivalisaient avec ceux de Corinne de débauche, de violence et de crimes. Toutes ces maisons que nous n'apercevions que d'une manière confuse devaient être des tripots et des cabarets. Nos compagnons de voyage, les ouvriers de l'Union, représentaient la mauvaise compagnie qui les fréquentait. Nous n'avions nulle envie de passer la nuit avec leurs semblables dans des maisons isolées, placées en dehors de toute surveillance, et nous préférâmes nous accommoder du peu de bien-être que nous trouvions dans les wagons.

Cependant il semblait écrit que nous n'aurions cette nuit-là aucun repos. A peine installés dans les lits improvisés sur les banquettes, nous reçûmes une forte secousse; le train s'était mis en marche. Au bout de quelques minutes, il s'arrêta, puis il revint sur ses pas; il s'ébranla de nouveau, et cette manœuvre se répéta jusqu'au jour à de courts intervalles. Les employés, harassés de fatigue et de fort mauvaise humeur, ne pouvaient ou ne voulaient donner l'explication de cet incessant va-et-vient. Le lendemain, nous apprîmes (et je ne doute pas que ce ne fût la véritable raison) que l'on était resté en mouvement pendant toute la nuit par crainte

d'une alerte de la part des ouvriers cantonnés à Wasatch. Ces gens avaient en effet, cinq ou six jours auparavant, tenté un coup de main dont le résultat leur avait été tellement favorable qu'il ne fallait pas grande imagination pour en appréhender le renouvellement. Cet acte de violence nous fut communiqué dans tous ses détails. Un grand nombre d'ouvriers avaient eu à se plaindre de la manière dont leurs comptes étaient réglés par les agens et les entrepreneurs de l'Union; on les payait irrégulièrement, et à l'époque dont je parle de fortes sommes leur étaient dues. A Piedemont, à 38 milles de Wasatch, le mécontentement avait éclaté ouvertement. Les ouvriers, ayant appris le passage du vice-président Durant, avaient détaché du train la voiture dans laquelle il voyageait, et après l'avoir entouré et fait en quelque sorte prisonnier, ils lui avaient nettement signifié qu'ils lui joueraient un vilain tour, s'il ne se mettait sans retard en mesure de régler leurs comptes. M. Durant, sachant à qui il avait affaire, avait rédigé une dépêche demandant un envoi immédiat d'argent. L'employé du télégraphe chargé de transmettre la dépêche avait été averti que s'il expédiait un télégramme requérant le secours de la force armée ou dénonçant de façon ou d'autre la conduite des ouvriers, on l'entraînerait dans la montagne pour le fusiller ou pour le pendre. Heureusement pour l'employé et pour le président, on n'avait pas perdu un moment pour envoyer une forte somme d'argent à Piedemont, et les ouvriers, leurs comptes réglés, n'avaient plus mis d'obstacles au départ de M. Durant. Ce fait n'était pas volontiers avoué par les directeurs de l'Union; il n'est pas permis de douter cependant qu'il ait eu lieu tel que je viens de l'exposer. Il me fut raconté par plusieurs ouvriers, et j'en trouvai plus tard la confirmation dans différens comptes-rendus de récens voyageurs sur le chemin du Pacifique.

On prétendait, à tort ou à raison, que les ouvriers de Wasatch, aussi mal payés que ceux de Piedemont, ne cherchaient qu'une occasion de s'emparer de la personne d'un des directeurs de l'Union, et comme nous faisions route en compagnie du président Durant, cette circonstance devint pour nous l'explication la plus plausible des manœuvres qui nous avaient incommodés jusqu'à la pointe du jour. Quoi qu'il en soit, les ouvriers se tinrent tranquilles; on nous fit changer de voitures, et on nous prévint qu'il fallait s'occuper de nos billets et de l'inscription de nos bagages pour Omaha. Nous essuyâmes en cette occasion les mêmes tribulations qu'à Promontory. Nos malles et nos effets étaient jetés pêle-mêle à côté de la voie, ce ne fut pas sans peine que chacun de nous parvint à réunir les élémens épars de sa propriété.

La route à l'orient de Wasatch est horriblement triste. On tra-

verse le pays des Eaux-Amères (*Bitter Creek Country*), et durant des heures qui nous parurent bien longues on n'aperçoit pas un arbre, une touffe d'herbe; nulle trace de vie animale ou végétale. Dans le lointain, je distinguai des rochers de forme bizarre; ils s'élèvent isolés au milieu d'une vaste plaine de sable, et sans leurs dimensions énormes on les prendrait pour les ruines de quelque ancien château-fort ou pour les débris d'une statue colossale. On les nomme les *Monumens des dieux*, et les légendes indiennes en attribuent l'origine aux géans qui peuplaient ces régions avant l'apparition de l'homme.

Nous suivons l'ancienne route des émigrans; les ossemens blanchis des buffles, des chevaux, des antilopes, en marquent les jalons. Çà et là un tumulus surmonté d'une croix sert de tombe à quelque pauvre émigrant que les Indiens ou les accablantes fatigues de la route doivent avoir tué. Sur un de ces tombeaux, tout près de la voie, mais loin de toute habitation humaine, je distingue un ruban ou un chiffon noir autour de la croix. Cette lugubre décoration de la mort dans un pays où il n'y a pas de fleurs fait penser au malheureux survivant qui a laissé là un être qui lui était cher. Lorsqu'on songe aux angoisses d'une maladie mortelle sur cette terre inhospitalière, à l'absence ou à l'inefficacité des secours, on se représente le sombre désespoir du moribond et de ses compagnons d'infortune, et l'on est comme soulagé par la pensée que, grâce aux nouveaux moyens de communication, de pareilles scènes ne pourront plus se renouveler.

Les stations d'Evanston, d'Aspen, Piedemont, Bridger, Carter, Church-Butts et Bryan défilent successivement sous nos yeux. Chacune d'elles offre le même ramas de misérables cabanes où l'on vend des œufs, du jambon et du whiskey, les mêmes groupes d'hommes à l'air froid et déterminé. Dans quelques années, tout cela sans doute sera considérablement changé, quoique les villes et bourgs du pays des Eaux-Amères ne soient point, par suite du caractère stérile de la contrée, appelés probablement à acquérir une grande importance. On fait dès à présent dans quelques-unes de ces stations, notamment à Carter et à Bryan, un commerce assez lucratif avec les mines du pays des Eaux-Douces (*Sweet-Water mining Districts*), qui se trouve au nord de celui des Eaux-Amères.

Nous traversons un grand nombre de ponts jetés sur des rivières et criques tributaires de la grande Rivière-Verte (*Green-River*). Le plus considérable de ces ouvrages provisoires est celui sur lequel on passe la Rivière-Verte même, à 119 milles de Wasatch. C'est un pont très long, d'une construction semblable à celle du pont des Barrières du Diable et d'une solidité tout aussi problématique. Ce-

pendant nous franchissons tous ces endroits, réputés dangereux, sans aucun accident, et, puisque chaque jour apporte des améliorations nouvelles, il paraît certain que dans peu de temps on circulera en toute sécurité sur cette partie de la ligne. La station de Green-River n'est pas sans importance. Une population nombreuse d'ouvriers y avait élu son quartier-général durant les travaux du chemin de fer; elle est partie à présent, et les maisons neuves, abandonnées et tombant déjà en ruines, donnent un aspect de décrépitude à cette ville née d'hier; on rencontre d'ailleurs tout le long de la voie de semblables campemens aujourd'hui déserts. Les propriétaires et constructeurs de l'éphémère cité avaient emporté avec eux les portes et fenêtres de leurs demeures de quelques mois pour utiliser ces matériaux dans l'édification d'une nouvelle ville. Les murailles des habitations étaient encore debout, et ces ruines d'un nouveau genre avaient un caractère particulièrement triste, en harmonie du reste avec le sauvage pays des Eaux-Amères.

Avant la tombée du jour, nous arrivâmes au pied des Montagnes-Rocheuses; mais la nuit était venue lorsque nous traversâmes le sommet, situé entre les stations de Creston et de Separation, à une altitude de 7,700 pieds. Le chemin de fer n'a eu du reste en cet endroit aucune difficulté extraordinaire à vaincre. A la station de Rawlings, nous eûmes un souper convenable, et qui nous parut exquis en le comparant aux maigres repas dont, depuis Truckee, nous avions été forcés de nous contenter. Le lendemain matin, à la pointe du jour, après avoir passé devant un grand nombre de stations qui n'existent pour ainsi dire que de nom, nous nous arrêtâmes à Laramie, un des principaux entrepôts de cette ligne. Laramie est à 572 milles d'Omaha et à 391 milles de Wasatch. C'est une petite cité d'une certaine importance, et qui finira par concentrer dans ses murs le peu de commerce qui se fait à l'ouest de Cheyenne. La compagnie de l'Union y a construit des ateliers; la main d'œuvre y est fort chère, on n'y travaille qu'à la plus urgente besogne, telle que la réparation des locomotives et wagons détériorés entre Omaha et Wasatch.

Sur le plateau de Laramie, de même que sur les hauteurs des Montagnes-Rocheuses et des Collines-Noires (*Black-Hills*), l'Union a établi des abris coûteux pour protéger la voie contre les neiges qui durant l'hiver tombent en abondance. Ces paraneiges ne ressemblent point aux remarquables constructions élevées dans la traversée de la Sierra-Nevada. La voie de l'Union n'est pas en cet endroit encaissée comme celle de la compagnie centrale. La plus grande partie du parcours se fait à travers une plaine plus ou moins élevée. On n'avait point à se garantir contre les éboulemens ni contre les

avalanches. Ce qu'il y avait à craindre, c'étaient les vents qui balaient sans cesse ces plaines immenses, et qui, chassant la neige devant eux, menaçaient d'en obstruer la voie ferrée. Pour parer à ce danger, on a, sur un long espace de terrain et partout où il a semblé nécessaire, bâti de chaque côté de la voie une double rangée de palissades qui ont de 3 pieds 1/2 à 5 pieds de hauteur. Quelques-unes sont en bois, mais la plupart du temps on s'est servi de pierres pour les construire. Elles suivent un tracé parallèle à la voie à une distance d'environ 30 pieds, avec un intervalle d'égale étendue entre la première et la seconde rangée. Tout porte à croire que ces ouvrages ne seront pas d'une protection suffisante. Au dire de quelques hommes du métier, ces palissades, pour être efficaces, devraient avoir une élévation de 12 pieds; mais les frais de construction de quatre murailles (deux de chaque côté de la ligne), sur un parcours d'au moins 50 kilomètres, sont tellement considérables, que la compagnie de l'Union n'a pas encore pris à cet égard de résolution définitive. De même que pour les ponts entre Promontory et Wasatch et dans le pays des Eaux-Amères, elle s'est bornée, pour ces abris-neige, à élever des remparts provisoires. La commission d'examen évalue à 500,000 francs la dépense nécessaire pour protéger la voie contre l'invasion des neiges. Cette somme toutefois paraît encore insuffisante en présence des travaux à exécuter. En Amérique, on ne se préoccupe guère de l'avenir : pourvu que dans le présent tout aille bien ou à peu près, on se déclare volontiers satisfait. Chacun pour soi, c'est la devise régnante. La génération actuelle n'a qu'à se préoccuper de ses besoins réels, les générations futures ne seront pas plus embarrassees que celle d'aujourd'hui pour exécuter ce qui sera indispensable à leurs intérêts, à leur sécurité et à leur bien-être. Le *non-souci* de l'avenir et de la postérité permet de faire beaucoup pour le présent.

Après avoir quitté Laramie, on franchit à Sherman le plateau des Collines-Noires et le point culminant de la ligne du Pacifique. Avant d'arriver là, le pays, si monotone, devient un peu plus accidenté; mais les difficultés à surmonter ne sont pas graves, et ne peuvent nullement être comparées à celles que les compagnies ont rencontrées dans les montagnes de Wasatch et dans la Sierra-Nevada. Sherman, à 549 milles d'Omaha et 414 milles de Wasatch, à une altitude de 8,424 pieds au-dessus du niveau de la mer, est actuellement la plus haute station de chemin de fer du monde entier. A ce titre seul, elle mérite d'être mentionnée. Il y a un restaurant, quelques bazars et des débits de whiskey. A l'entrée de la station, je remarquai un énorme amas de bouteilles tout à fait en disproportion avec l'exiguïté de l'endroit où elles devaient avoir été vidées; mais

j'appris d'un ouvrier que Sherman avait été l'une des stations où, à l'époque de l'établissement de la voie, avait eu lieu la plus forte consommation d'eau-de-vie, et que probablement cette habitude avait été conservée par les résidens actuels. Je vis aussi proche de la station un magasin de modes; je suis encore à me demander quelle clientèle peut achalander une si délicate industrie sur le sommet des Montagnes-Rocheuses.

La partie comprise entre Wasatch et Sherman est, je le répète, fort mauvaise; il y a des passages très défectueux, périlleux même, et, malgré toutes les précautions que l'on prend, il y arrive encore beaucoup d'accidens. La commission officielle a parfaitement signalé ces défauts, et la compagnie de l'Union sera obligée d'y remédier avant d'avoir droit à la subvention de l'état (1). A partir de Sherman et de là jusqu'à Omaha, les travaux de la ligne laissent peu de chose

(1) Voici la liste complète des travaux exigés de cette compagnie par la commission d'examen :

Section d'Evanston à Clay-Bluffs	78,000 doll.
Section de Black-Fork à Rock-Creek	200,000
Élargissement de la voie aux endroits indiqués	224,000
Travaux à Bitter-Creek	24,000
Achat de 450,000 traverses en bois neuf destinées à remplacer les traverses provisoires	450,000
Réparations générales sur la ligne entière (d'après les devis)	979,000
Fondations de ponts à reprendre en sous-œuvre	72,000
Réparations de ponts	567,310
Travaux à Dale-Creek	100,000
Travaux à Mary-Creek et à Bitter-Creek	100,000
Réparations dans la section d'Omaha à Elkhorn	245,000
— entre Omaha et North-Platte	48,000
— entre North-Platte et Muddy	203,200
— à Muddy	31,050
— entre Omaha et Muddy	276,000
Achat de 68 locomotives neuves à 14,000 dollars chaque	952,000
Réparations d'anciennes locomotives	207,000
Achat de 68 wagons neufs pour passagers	408,000
— de 33 wagons de marchandises à 3,800 dollars chaque	125,000
— de 480 wagons de marchandises à 900 dollars chaque	432,000
Construction de 70 hangars à 4,000 dollars chaque	280,000
— d'ateliers à Cheyenne, à Bryan, à West-End Road et à Omaha	433,000
Travaux pour approvisionnement d'eau	40,000
Travaux dans les gares	40,000
Abris-neige	100,000
Travaux de remblai au *cañon* d'Echo	146,750
Travaux de remblai à celui de Weber	10,000
TOTAL	6,771,310 doll.
Ou, à 5 fr. le dollar,	33,856,550 fr.

à désirer. La descente est en pente douce, presque insensible, et le terrain est des meilleurs pour la construction d'un chemin de fer. On voyage avec rapidité, les temps d'arrêt sont réguliers; enfin, bien qu'on soit encore éloigné des grands centres de l'Atlantique, on se sent au milieu de la civilisation, et l'on perd ce sentiment d'isolement dont on a peine à se défendre pendant la première partie du voyage.

A une trentaine de milles de Sherman se trouve Cheyenne. C'est, après Omaha, la ville la plus considérable de la ligne de l'Union. Elle compte 3 ou 4,000 habitans; elle a un théâtre, une église, plusieurs hôtels, et elle fait un commerce assez lucratif avec Denver, avec la Cité des plaines et avec le Nouveau-Mexique. La première de ces deux villes sera prochainement reliée à Cheyenne par un embranchement; la distance entre elles n'est que de 120 milles, et l'on dit qu'une compagnie anonyme a offert à l'Union de compléter la ligne entière pour 2 millions de dollars. Il se publie trois journaux à Cheyenne. A les lire, on croirait que cette petite ville n'est pas moins importante que Chicago ou San-Francisco. Sa position géographique ne lui permet pourtant pas d'avoir de grandes prétentions : située à mi-chemin entre Omaha et Ogden, sur la limite des prairies et des Montagnes-Rocheuses, elle est comme le point central d'une immense solitude qui ne pourra se peupler que fort lentement. Parmi les habitans de Cheyenne, on trouve un grand nombre de téméraires aventuriers qui n'attendent qu'une occasion pour aller au sud ou au nord, d'hommes qui n'ont peur de rien, qui sont bons à tout, de traqueurs qui parlent d'un combat avec les Indiens comme d'une partie de chasse, et qui sont à chaque instant prêts à s'embarquer dans les entreprises les plus hasardeuses, au demeurant des hommes extraordinaires qu'on ne peut s'empêcher d'admirer sous beaucoup de rapports, quoique leur commerce soit très désagréable sous d'autres, et dont l'existence entière n'est qu'une suite à peine interrompue d'étranges aventures. En quittant Cheyenne, on leur dit adieu. A Omaha déjà, quoique ce soit encore une ville dans l'enfance, tout est déjà mieux posé, plus établi.

Entre Wasatch et Cheyenne, sur un parcours de 500 milles, on a trouvé du charbon partout où l'on en a cherché, et cela à une assez faible distance du chemin de l'Union. Les principales mines sont situées près d'Echo, à Evanston, à Rocks-Springs, à Point of Rocks, à Black-Butts, à Rawlings-Springs, à Carbon et aux environs de Cheyenne. On a découvert aussi du fer et d'autres minéraux, et, malgré la cherté de la main d'œuvre (la journée d'un mineur se paie, suivant les localités, de 20 à 60 fr.), ces mines offrent d'incontestables avantages à la compagnie de l'Union.

La distance entre Cheyenne et Omaha est de 516 milles. Sur ce long parcours, le paysage est presque toujours dépourvu d'intérêt : on traverse une plaine qui s'étend dans sa triste et aride monotonie à perte de vue d'un côté et de l'autre de la voie. On aperçoit des troupes d'antilopes, ainsi qu'une quantité innombrable de chiens des prairies; mais ces rencontres intéressent peu, et l'on passe le temps à lire, à fumer, à causer ou à dormir. Nous allons vite pour rattraper les heures perdues entre Wasatch et Cheyenne, et nous notons à peine les noms des nombreuses stations où le train fait halte. Peu à peu, le paysage perd de son uniformité : nous longeons la grande rivière Platte, et l'herbe jaunâtre des prairies prend sensiblement des tons plus vigoureux et plus gais. Çà et là, mais à de très grandes distances, se montrent quelques fermes, et deux ou trois heures de marche nous transportent enfin dans les terres fertiles et cultivées de l'état de Nebraska. Les bâtimens d'exploitation agricole deviennent moins rares; bientôt des hameaux, des villages apparaissent de plus en plus rapprochés; les hommes qui se tiennent aux stations ont une tout autre physionomie que ceux que nous avons laissés à Cheyenne, à Laramie, à Wasatch, à Promontory. Ce sont des fermiers, des cultivateurs, des pères de famille, qui semblent jouir d'une certaine aisance. L'expression de contentement et de bien-être que je lis sur beaucoup de figures me frappe vivement. Je crois saluer dans ces nouveau-venus des compatriotes, des fils déshérités de la vieille Europe, de braves travailleurs que la misère a chassés du pays natal, qui ont repris dans le Nebraska leur dur métier de laboureurs, et dont le succès a enfin couronné les patiens efforts dans leur patrie adoptive. Voilà certes des gens qui ont bien gagné leur bonheur.

Les dernières stations, Fremont, Valley, Elkhorn, Papillion, se succèdent rapidement; un agent de l'*Express-Company* nous débarrasse de nos bagages et nous délivre des billets d'omnibus pour le meilleur hôtel d'Omaha, et à onze heures du matin nous sortons définitivement des voitures du chemin de fer du Pacifique, dans lesquelles nous avons accompli en l'espace de cent vingt-quatre heures consécutives une traversée de 1,772 milles. Les dames californiennes qui, depuis Sacramento, avaient voyagé avec nous, nous quittèrent à Omaha pour se diriger vers le sud, les unes à Saint-Louis, les autres à la Nouvelle-Orléans. Il me semblait, après six jours passés en leur société, perdre en elles d'anciennes amies, et ce fut avec de sincères regrets que je leur adressai mes adieux. Il est impossible, je crois, si je consulte ma propre expérience, de trouver des compagnons de voyage plus aimables que les jeunes femmes américaines. Pour ma part, je n'en souhaite pas d'autres; si elles

acceptent, comme leur étant dus, les légers services qu'un homme bien élevé est toujours heureux de rendre aux femmes, elles n'ont point ces exigences affectées qui à la longue deviennent si fatigantes. Notre voyage depuis Sacramento jusqu'à Omaha n'avait en rien ressemblé à un voyage d'aventures; nous n'avions couru aucun danger réel ni souffert aucun accident, nous n'avions pas eu d'excessives fatigues à endurer. Cependant, en fin de compte, nous avions été en proie à bien des petites misères, et le trajet, on peut le dire, n'avait pas été fort agréable. Nous étions couverts de poussière, notre peau était séchée par le vent des prairies et brûlée par le soleil; nous avions été assez mal nourris et encore plus mal couchés; la mauvaise humeur aurait été excusable même chez des hommes endurcis, et la souriante gracieuseté que nos charmantes compagnes conservèrent jusqu'à la fin était assurément digne d'éloges. « Le meilleur n'est pas trop bon pour moi, me disait l'une d'elles, mais je ne demande pas mieux que le meilleur. » C'était de la bonne philosophie pratique après un voyage de six jours où ce *meilleur* dont on se contentait se résumait en un méchant lit, un mauvais repas, et en l'absence du plus ordinaire bien-être.

IX.

Omaha (dans le Nebraska) et Council-Bluffs (dans l'Iowa), situées l'une en face de l'autre, sur la rive droite et la rive gauche du Missouri, appartiennent à ces villes du Nouveau-Monde dont la croissance rapide, la prospérité extraordinaire font l'orgueil des Américains et l'étonnement des étrangers.

Omaha sert de tête de ligne au chemin du Pacifique; elle doit son importance à ce chemin de fer, elle est née et elle a grandi avec lui. La compagnie de l'Union y possède de vastes ateliers, où l'on construit des wagons et des locomotives qui, sous le rapport de la solidité et même de la perfection du travail, ne laissent rien à désirer. La ville, bâtie sur un plan grandiose, compte aujourd'hui 16,000 habitans. Les rues sont larges et droites, et parmi les maisons d'habitation qui les bordent on en remarque de magnifiques qui feraient honneur aux plus grandes cités des États-Unis. Omaha fournit à tous les besoins des cultivateurs et émigrans de l'ouest; elle ressemble à un vaste bazar où l'on s'approvisionne de marchandises et d'articles de toute espèce. La ville est assez spacieuse pour contenir dès aujourd'hui une population double de celle qui l'occupe. Aussi les rues offrent-elles au premier aspect peu d'animation. Toutefois, en observant la façon de vivre des habitans, on est frappé de leur

aisance et de leur luxe. Tous, jusqu'aux individus chargés du labeur le plus ingrat, sont bien et comfortablement vêtus; je ne rencontrai pas de mendiant, ni rien qui rappelât l'indigence, si fréquente dans nos cités; les chevaux attelés aux omnibus, aux charrettes même, avaient une superbe apparence, et les voitures à quatre chevaux étaient au moins aussi nombreuses que celles à deux. Tout semblait dire : Ici l'on ne regarde pas à la dépense parce qu'on a le moyen de gagner tout ce qu'on veut dépenser.

Il est impossible de s'arrêter à Omaha, après avoir traversé les immenses plaines de l'ouest, sans s'étonner que l'émigration ne prenne pas des proportions plus vastes qu'elle n'a fait jusqu'à présent. Si les philanthropes s'avisent jamais d'examiner cette question d'une manière sérieuse, ils y trouveront probablement la solution la plus simple et en même temps la plus honorable du problème de la misère sociale, problème que les palliatifs auxquels on a eu recours n'ont fait qu'ajourner. Au lieu de dépenser des millions à élever dans les capitales de l'Europe des cités ouvrières où le pauvre meurt de faim et de froid, si on consacrait cet argent à faciliter l'établissement de paysans et d'ouvriers dans le *far-west* des États-Unis, on ferait à la fois du bien à l'Europe en la débarrassant des nécessiteux dont elle est impuissante à soulager les maux, et du bien à l'Amérique, dont la richesse et la puissance se sont toujours accrues en raison directe du chiffre de sa population; mais des motifs d'étroite politique et de vanité nationale mettent des barrières presque insurmontables à l'exécution d'un plan si humain. Il convient mieux aux gouvernans de laisser les misérables se débattre dans leur impuissance que d'ajouter à la grandeur de l'Amérique, et il est plus flatteur pour l'amour-propre des nations ou des particuliers de fonder avec éclat des hospices en Europe que de semer obscurément des bienfaits au fond du nouveau continent. Et pourtant quelle admirable mission pour un Peabody du présent ou de l'avenir que de marcher vers un but qui lui permettrait de dire un jour : « Il y avait à Londres ou à Paris des milliers de créatures humaines qui demandaient à un salaire insuffisant, au vol même ou au crime, les moyens de soutenir leur problématique existence; j'ai sauvé autant que j'ai pu de ces malheureux, ils vivent en paix, contens et libres dans les plaines de l'Amérique, et ils forment au sein de la grande république un nouvel état dont je suis le fondateur. » Avec de l'argent et de la bonne volonté, il ne serait pas difficile de faire réussir une semblable entreprise. Peut-être est-elle trop simple, et cette raison suffit sans doute pour qu'elle n'ait pas de longtemps la moindre chance de succès.

Council-Bluffs fut, en 1846, créée par les mormons, qui venaient

d'être chassés de l'Illinois. Ils n'y restèrent que le temps nécessaire pour jeter les fondemens d'une colonie, et, obligés encore de fuir devant la persécution dont ils étaient l'objet, ils passèrent le Missouri, et ne s'arrêtèrent que dans la grande plaine du Lac-Salé. La ville naissante retomba après leur départ dans un oubli presque complet, dont elle ne fut tirée que par le vote de l'acte du congrès qui décrétait la création de la ligne du Pacifique. Depuis cette époque, elle est devenue un centre de communications, et, bien qu'elle n'ait encore que 16,000 âmes, elle s'accroît d'année en année d'une manière si sûre et si rapide, que sa prospérité justifie jusqu'à un certain point le patriotisme de clocher de ses habitans, qui appellent Chicago l'ancien et Council-Bluffs le nouveau centre des chemins de fer du nord-ouest. En effet, le Chicago et Nord-Ouest, le Council-Bluffs et Sioux-City, le Chicago et Rock-Island, le Burlington et Missouri, le Centre américain, le Saint-Louis, le Chillicothe et Council-Bluffs, enfin l'Union du Pacifique, en tout huit voies ferrées distinctes, aboutissent déjà ou aboutiront sous peu à Council-Bluffs. En vue de ses progrès futurs, la compagnie de l'Union a acheté, dit-on, de vastes terrains dans l'enceinte et dans la banlieue de la cité, qui présente aujourd'hui le même aspect que Chicago avait en 1840. Le chemin du Pacifique, qui s'arrête en ce moment à Omaha, sera conduit jusqu'à Council-Bluffs aussitôt que le pont jeté sur le Missouri sera terminé. En attendant, on traverse le fleuve sur de grands bateaux à vapeur.

Avant de quitter la ligne du Pacifique et de poursuivre le récit de mon voyage jusqu'à New-York, il me reste à dire quelques mots de la valeur commerciale de la grande entreprise que les Américains viennent d'accomplir. Une expérience de quelques années pourra seule décider si, au point de vue purement commercial, la ligne du Pacifique est une bonne ou une mauvaise affaire. Les apologistes de l'œuvre énumèrent complaisamment l'interminable liste de marchandises qui, dans le courant de l'année, s'échangeront entre les villes du Pacifique et celles de l'Atlantique; s'appuyant sur ce fait, reconnu par les économistes, que les voies de communication créent ou développent rapidement l'industrie sur leur passage, en même temps qu'elles favorisent le peuplement des contrées désertes, ils calculent à l'avance sur un mouvement de passagers tellement considérable qu'à lui seul il suffirait à défrayer l'intérêt du capital employé dans la construction de la ligne. De leur côté, les adversaires du chemin du Pacifique insistent avec force, et non sans d'excellentes raisons, sur ce fait, que la ligne parcourt, dans la plus grande étendue, des déserts où la nature elle-même s'oppose à l'accroissement rapide et considérable de la population. Ils admet-

tent que des états puissans et prospères pourront, avec le temps, se grouper dans les environs d'Omaha, autour du Lac-Salé et à une certaine distance de San-Francisco et de Sacramento; mais l'immense bassin de l'Amérique du Nord entre la Sierra-Nevada et les montagnes de Wasatch, l'ingrate région des Eaux-Amères, et la majeure partie du plateau qui s'étend depuis les Collines-Noires jusqu'au Missouri, tous ces vastes espaces sont condamnés, selon eux, à une perpétuelle stérilité, — partant à une solitude à peu près complète. Ils prétendent de plus, en thèse générale, qu'une ligne de l'étendue de celle du Pacifique, pour être suffisamment alimentée, doit desservir des districts populeux, et, tout en accordant le degré de richesse et de puissance des lieux de départ et d'arrivée, ils inclinent à croire que la compagnie, après avoir enrichi ses directeurs, finira par tomber en faillite. Quoi qu'il en soit, il est bon de faire observer à ce sujet que les actions de la ligne jouiront, pendant un grand nombre d'années, de l[illegible]antie de l'état, et d'après les données sur lesquelles il est p[illegible] de discuter la valeur commerciale de cette entreprise, on p[illegible]ire que, si en fin de compte elle essuie des pertes, le pays en supportera au moins la majeure partie. Du reste, les États-Unis sont assez riches pour payer ce qui est utile à la chose publique, et l'utilité du chemin du Pacifique, surtout au point de vue politique et civilisateur, n'est contestée par personne.

X.

Nous passâmes vingt-quatre heures à Omaha; le lundi 17 mai, nous partîmes pour Chicago. Ces deux villes sont à 494 milles (825 kilomètres) l'une de l'autre, distance que l'express franchit en une journée. On rencontre sur ce trajet un grand nombre de stations, dont les principales sont Boone, Cedar-Rapids, Clinton, Fulton, Dixon, Franklin, De Kalb et Geneva. Toutes ces petites villes me semblent en voie de prospérité; toutes, autant qu'un rapide coup d'œil permet d'en juger, ont un grand air de ressemblance. Ce sont partout les mêmes rues, larges, droites, coupées de places et d'avenues, bordées de spacieuses maisons et d'édifices publics, parmi lesquels les églises et les hôtels tiennent le premier rang. Les stations sont remarquables de bonne tenue. On y est bien traité, à des prix assez raisonnables; des servantes allemandes ou irlandaises y sont chargées du service. Les endroits les plus intéressans du trajet sont le passage du Missouri, entre Omaha et Council-Bluffs, et celui du Mississipi, entre Clinton et Fulton; on traverse le

premier de ces fleuves sur de grands bateaux à vapeur, et le second sur un pont magnifique, chef-d'œuvre de l'art moderne. Le pays que nous parcourons est plat, et paraît, en beaucoup d'endroits, d'une fécondité merveilleuse. Les villages, les fermes, les habitations isolées respirent le bien-être; mais il y a de vastes espaces encore privés d'habitans et de culture, et la pensée que la place n'y manque pas pour des milliers et des millions d'hommes assiége incessamment l'esprit. Nous rencontrons de nombreux troupeaux de chevaux en liberté qui, à l'approche du train, s'enfuient au grand galop. Une fois nous aperçûmes un enfant qui pouvait avoir douze ans, et qui, monté à cru sur un grand cheval bai, chassait devant lui une douzaine d'autres chevaux. Le petit bonhomme semblait se livrer à cet exercice pour son plaisir. En nous voyant, il excita sa bête de la voix, et pendant quelques instans il galopa à côté de nous comme s'il s'agissait d'une course de vitesse entre le quadrupède et la locomotive. Je vois encore la jolie tête de l'enfant, ses beaux yeux étincelant de joie, sa mine florissante de santé, et je me figure cette jeunesse heureuse et forte passée au sein de la grande et libre nature. C'est de cette jeunesse que sortent les hommes qui vont en avant, qui vont jusqu'au bout malgré la fatigue.

Nos wagons sont excellens. Il est impossible, à mon avis, de voyager dans de meilleures conditions. Moyennant un supplément de quelques dollars, j'ai pris, avec un de mes amis, un cabinet dans une des voitures de luxe qui accompagnent le train. L'intérieur de ce wagon est d'un faste extravagant et inutile. Il est tapissé de glaces dont les cadres sont richement dorés; un tapis aux vives couleurs couvre le parquet; les siéges, garnis de coussins en étoffes précieuses, sont en bois sculpté. Le wagon entier est divisé en compartimens qui, pendant la nuit, sont séparés les uns des autres par des portières épaisses. Pendant le jour, ces mêmes compartimens forment autant de *boxes* du genre de celles que l'on trouve dans les tavernes anglaises. Nous y faisons dans la journée deux excellens repas. La carte est aussi complète que celle de nos premiers restaurans, et les prix des plats sont, chose étonnante, fort raisonnables : on déjeune, sans vin, pour un dollar, et on dîne pour un dollar et demi. La table desservie, on nous apporte un jeu d'échecs. D'autres voyageurs, dans le même compartiment que nous, jouent aux cartes. Le soir venu, on nous dresse des lits où nous pouvons nous étendre commodément. Le matin, un des garçons, un noir d'une tenue irréprochable, nous apporte nos bottes cirées et nous indique un cabinet de toilette, situé à l'extrémité du wagon et où nous trouvons de l'eau en abondance et de fort beau linge. Ces voitures n'ont, autant que je puis en juger, qu'un seul inconvénient;

comme je n'en souffre pas, je n'ai pas le droit de m'en plaindre; je le signale cependant à cause des réclamations que j'ai entendu élever. Il n'y a pas, à ce qu'il paraît, de wagons à lit pour les femmes qui voyagent seules, et il s'ensuit que ce sont surtout les hommes qui profitent du grand comfort qu'offrent les wagons de luxe. Cela m'étonne, car en Amérique on fait généralement de très grandes concessions au bien-être des femmes.

Chicago, située à la pointe sud-ouest du lac de Michigan, est une ville merveilleuse. La rapidité incomparable avec laquelle elle s'est accrue, sa prospérité inouïe, ont formé le sujet d'études spéciales publiées dans cette *Revue* même. Je ne m'y arrêterai que fort peu. Je ne puis cependant passer outre sans donner quelques chiffres extraits de documens officiels qui me paraissent vraiment curieux. En 1829, Chicago avait 30 habitans, en 1834 1,800, en 1844 8,000, en 1850 28,000, en 1855 80,000, en 1863 150,000, et enfin au dernier recensement, celui de 1866, 264,836. Des proportions plus étonnantes encore s'observent dans les chiffres qui accusent le développement du commerce et de la navigation : le bois, en Amérique, se mesure au pied; en 1865, il est, d'après des données authentiques, arrivé au port de Chicago 647,145,734 pieds, c'est-à-dire environ *deux cent mille kilomètres* de bois; dans la même année, on signale l'arrivée de 66 millions de lattes et de 311 millions de bardeaux. Le commerce des grains et d'autres articles d'approvisionnement donne des chiffres non moins étonnans. La statistique de la navigation américaine constate qu'en 1865 le commerce de Chicago employait : 73 bateaux à vapeur jaugeant 43,500 tonneaux, 76 barques d'une capacité de 34,978 tonneaux, 52 bricks de 17,626 tonneaux, enfin 559 brigantins d'une capacité totale de 150,862 tonneaux. En lisant ces chiffres, il ne faut pas perdre de vue qu'ils rendent compte d'un état commercial qui s'est produit dans le second quart de ce siècle. Pour tout homme qui a une notion quelconque des résultats généraux du commerce d'un état ou d'une ville, les statistiques de Chicago ont quelque chose de fantastique, d'incroyable même.

Les Illinois qui habitent Chicago sont très fiers de leur ville. Ce sont les Marseillais des États-Unis. Ils ont la réputation d'être vantards; la vérité est qu'ils sont les citoyens les plus entreprenans de la république; ils aiment les gros chiffres, et, comme pour beaucoup d'intelligences vives et peu cultivées, la statistique a pour eux un charme tout particulier. Ils tournent et retournent les sommes de leur commerce dans tous les sens et arrivent à faire des rapprochemens insensés. Ils savent combien de fois le bois importé annuellement à Chicago pourrait faire le tour du monde, et ils se frottent

les mains d'un air provoquant en énonçant cette singularité. En parlant d'un riche industriel, un Illinois me dit : « Il a autant de dollars de revenu qu'il entre de briques dans la construction de telle église. » Après vingt-quatre heures de séjour à Chicago, ce style hyperbolique n'a plus rien qui surprenne. La législation de l'Illinois rend le divorce facile, et on dit que, comparativement aux autres villes de l'Amérique, il règne à Chicago une grande dissolution de mœurs. La grandeur des projets dont on entend parler a souvent quelque chose de comique par l'exagération; il n'en est pas moins certain que l'on a fait à Chicago des choses vraiment grandioses; les habitans n'admettent pas l'impossible, ils sont persuadés que Chicago peut tout faire et finira par tout faire; qu'elle doive être un jour la première cité de l'Amérique et du monde entier, cela ne fait pour eux l'objet d'aucun doute. L'auteur d'un guide très prosaïque de Chicago se livre, de la meilleure foi du monde, au calcul suivant : « en 1860, la ville avait 109,260 habitans, montrant depuis ce dernier recensement un accroissement de 264 pour 100; en 1864, la population était de 169,353, en 1865 de 178,000, et en 1866 de 264,836, ce qui faisait de Chicago la quatrième ville des États-Unis. En suivant les mêmes proportions, la population de notre cité sera donc de 500,000 habitans en 1872, de plus de 1 million en 1880, et en 1900 le double de la population actuelle de New-York. »

Puisque je suis en train de citer, j'ajouterai encore quelques lignes du même auteur; elles sont écrites dans le style particulier aux habitans du « grenier du monde, » de la « cité des jardins du continent américain. » — « *Les Mille et une Nuits* ne contiennent rien de plus merveilleux que le développement de Chicago. Rien au monde n'est plus miraculeux, plus étrange, plus incroyable que ce développement. Si par un seul exemple nous voulions prouver la supériorité de l'Amérique sur tous les autres pays du monde, si nous étions appelés à démontrer la puissance de ses institutions, l'accroissement de son commerce, l'énergie irrésistible de son peuple, l'extension de son industrie, son aptitude à se servir de tous les avantages que la nature lui a départis, si nous étions appelés à démontrer cela, nous n'aurions autre chose à faire qu'à citer Chicago, la ville modèle (*the standard city*) de l'Amérique (1). »

En effet, cette ville met admirablement en lumière certains côtés de la vie américaine; elle est comme un abrégé de la grande république. On y trouve toutes les qualités éminentes qui ont fait de l'Amérique la plus grande, la plus puissante et la plus riche nation

(1) *Chicago, a stranger's and tourist's Guide*, publié à Chicago en 1866.

du monde ; on y constate aussi cette choquante absence du sentiment du beau qui rend toute communion intime d'idées entre Américains et Européens chose difficile, sinon impossible; on y admire une énergie, une vigueur incomparables; on est amusé par mille ridicules grotesques. On ne peut s'empêcher de reconnaître qu'on se trouve en présence d'un très grand peuple; l'admiration qu'on ressent pour lui est si vive et si naturelle, on éprouve un tel besoin de l'exprimer, qu'on n'hésiterait point à la témoigner à ceux qui en sont l'objet, s'ils ne mettaient pas eux-mêmes obstacle à cet hommage spontané en l'exigeant comme un tribut qui leur est dû. Ils n'attendent pas l'éloge, ils le provoquent, et, s'il ne vient pas assez vite et assez complet, ils le font de leur propre autorité. Le patriotisme est fort beau, et dans ses exagérations même il peut garder quelque chose de respectable; mais, lorsqu'il tend à l'apologie d'un seul pays au détriment de tout autre, l'expression en est à la longue injuste et souvent offensante. L'étranger, fatigué des sempiternelles déclamations de son hôte américain, déclamations qui en somme peuvent se résumer en ceci : nous sommes grands, riches, jeunes, libres, et vous êtes petits, pauvres, vieux et esclaves; l'étranger, poussé à bout, finit par éclater. « Oui, dit-il, vous êtes de grands marchands et de grands entrepreneurs, l'argent ne vous coûte rien, et vous ne reculez devant aucun obstacle. Vous êtes libres, et vous n'êtes gouvernés que par des hommes que vous avez choisis vous-mêmes; mais vous ne savez rien, vous ne comprenez rien de ce qui est vraiment noble et beau. Vous n'avez ni poète, ni philosophe, ni musicien, ni statuaire, ni peintre de premier ordre; vous avez des parleurs, mais point de penseurs; vous vivez, à peu d'exceptions près, dans une ignorance complète des belles-lettres et des beaux-arts. Vous êtes jeunes, c'est-à-dire vous êtes des enfans; les futilités vous amusent, et vous ne pouvez comprendre ce qui est grand et sérieux. Vous pillez notre littérature, mais vous ne traduisez et n'imitez que ce qui en est faible ou mauvais; nos grandes œuvres ne vous sont accessibles que dans les éditions *ad usum delphini*. Vous nous empruntez nos acteurs, et vous en faites des saltimbanques, nos cantatrices, et vous en faites des chanteuses de cafés-concerts; vous montrez les tableaux de nos maîtres comme on montre chez nous les géans à la foire, en attirant la foule au bruit du tambour et de la trompette. Vous vous moquez de notre aristocratie, mais personne de nous ne recherche le commerce des grands et la distinction avec autant de fureur que vous. Vous rendez nos modes ridicules en les exagérant : lorsque nous marchons sur de hauts talons, il vous faut des échasses; somme toute, nous nous passerions beaucoup plus facilement de vous que vous ne pourriez

vous passer de nous, et vous ne devriez pas oublier que tout ce que vous avez produit de grand, vous l'avez fait avec les instrumens que vous nous avez empruntés. »

Ces argumens *ad hominem* ne servent à rien. L'Allemand s'engage rarement dans de pareilles discussions; sa patience et son indifférence le protégent, et il porte en lui de sa propre valeur un sentiment d'autant plus fort qu'il est plus intime. Le Français n'est pas aussi exposé qu'un autre aux attaques de l'Américain : il fréquente surtout des cercles français, et la plupart du temps il parle l'anglais si mal qu'une discussion en cette langue s'épuise vite. L'Anglais au contraire ne manque jamais de relever le gant que son « cousin » lui lance; il se fait le champion de l'Europe en général, de l'Angleterre en particulier; il ne décolère pas, et neuf fois sur dix il n'emporte de son séjour en Amérique qu'un souvenir aigri par les discussions qui ont marqué son passage dans ce pays, dont la grandeur très réelle lui est restée cachée derrière des défauts et des ridicules plus apparens.

Mon séjour à Chicago ne fut que de courte durée. Nous étions descendus à l'hôtel de Sherman, immense caravansérail où nous étions inconnus et où on nous avait donné de mauvaises chambres, fort inférieures à celles que nous avions trouvées à l'Occidental-Hotel de San-Francisco. Il règne dans Sherman-house une animation étourdissante, et bien que, pour l'étranger, la vie n'y soit pas agréable, je conseillerais néanmoins au voyageur européen de s'y rendre pour faire l'expérience de la vie d'hôtel américain dans son expression la mieux définie. Dans le corridor de l'étage où l'on nous avait logés, il y avait un *policeman* qui montait la garde comme sur la voie publique; vers une heure du matin, au moment où je venais d'éteindre le gaz, il entra dans ma chambre après avoir frappé à ma porte, et me dit d'un ton d'autorité : « Vous feriez mieux de vous enfermer à clé. » La chambre, l'escalier et les couloirs étaient placardés d'avis et d'extraits de la législation de l'Illinois définissant la responsabilité et les droits des maîtres d'hôtels, et invitant tous les voyageurs à déposer chez le caissier de la maison bijoux, argent et autres objets précieux.

Chicago contient un grand nombre d'églises et d'établissemens publics. Dans les rues, surtout dans une belle avenue voisine du lac Michigan, je fus frappé des dimensions colossales de quelques maisons, véritables châteaux princiers, dont la construction doit avoir coûté des millions de dollars; mais ce qui est particulièrement curieux à observer, c'est l'agitation qui règne au port, près du Pont-Tournant : le fracas d'une vingtaine de remorqueurs qui, sifflant et soufflant, entraînent de grands bâtimens, tantôt au mouillage, tan-

tôt au large, les cris des matelots, des bateliers, des portefaix, des cochers, mille bruits confus accompagnant un travail incessant et divers, forment un ensemble étourdissant, et dont l'animation des docks et de la Cité de Londres ne donne qu'une idée imparfaite.

Les femmes de Chicago ne m'ont point paru aussi belles que celles de San-Francisco; il me semble qu'elles s'habillent avec plus d'éclat et moins de goût que leurs charmantes compatriotes de l'ouest. Les voitures, très nombreuses d'ailleurs et attelées de rapides trotteurs, n'ont pas non plus l'élégance achevée des légers véhicules californiens; mais les habitans appartiennent bien à la même race d'hommes que j'avais rencontrés dans Montgommery-street : ils marchent du même pas rapide et affairé, et semblent dire aux autres passans : « Rangez-vous et laissez-moi passer, je n'ai pas le temps de marcher autrement que droit devant moi. » Certaines rues, situées dans les quartiers aristocratiques de la ville, sont fort bien entretenues, les larges dalles de pierre qui y servent de trottoirs sont remarquables; mais au centre des affaires la propreté laisse beaucoup à désirer. L'impression générale que Chicago fit sur mes compagnons de voyage et sur moi-même ne fut point aussi agréable que celle que San-Francisco nous avait laissée, et nous quittâmes la ville sans beaucoup de regrets.

Nous approchions du terme de notre course à travers le continent de l'Amérique du Nord; il ne nous restait plus qu'à nous rendre de Chicago à New-York. Plusieurs routes nous étaient ouvertes : nous choisîmes celle qui nous permettait de visiter en passant les chutes du Niagara. Nous prîmes à cet effet nos billets au chemin de fer central de Michigan, et, quittant Chicago à cinq heures du soir, nous arrivâmes le lendemain à une heure de l'après-midi à *Suspension-Bridge* (le pont suspendu), nom donné à la station qui avoisine la grande cataracte. La route est intéressante, les voitures sont des plus commodes, et le trajet s'effectue d'une manière très agréable. On compte de Chicago aux chutes du Niagara 513 milles (826 kilomètres). Les principales stations sont Michigan, Marshall, Jackson, Ann-Arbor, Detroit, Windsor et Hamilton. Entre ces deux dernières s'élèvent, à peu de distance l'une de l'autre, deux petites villes qui portent un nom retentissant : je veux parler de Londres et de Paris. Les habitans du nouveau Londres et du nouveau Paris m'ont eu l'air d'être plus satisfaits de leur sort que ceux de nos vieilles capitales; l'abondance et la prospérité règnent partout dans ces parages fortunés. Aussi rien n'est plus fait pour réjouir à la fois le cœur et les yeux de l'étranger; il s'attable d'un meilleur appétit lorsqu'à l'entrée du buffet il n'est pas assailli par les mains tendues ou les plaintes dolentes des mendians et des affamés.

Le Niagara a donné son nom à une cité d'hôtels, de bazars et de lieux de plaisir, *Niagara Falls*, qui se trouve dans le voisinage immédiat de la chute. C'est une coquette petite ville avec de vastes hôtels tout neufs et bien tenus; pendant la belle saison, le monde élégant des états du nord s'y donne rendez-vous. Niagara présente alors un spectacle semblable à celui des villes d'eaux de l'Allemagne. A la fin du mois de mai, lors de mon passage, il y régnait encore une température inclémente; le froid était piquant; le soir venu, il fallait allumer de grands feux dans les poêles et les cheminées, et l'hôtel de la Cataracte, où j'étais descendu, était presque entièrement désert.

L'aspect des chutes du Niagara a été souvent décrit. L'impression qu'elles firent sur nous fut au premier coup d'œil assez faible. L'âme a besoin de se recueillir avant d'être en état d'apprécier le grand et le beau. Plusieurs auditions sont nécessaires à l'intelligence d'une grande œuvre musicale, et il faut s'y prendre à plusieurs fois pour s'élever jusqu'à la compréhension d'un des plus magnifiques spectacles de la nature. Lorsque l'esprit s'est accoutumé à cette nouveauté, il reste sous l'empire d'un charme ineffable; mais pour la foule des curieux la lumière ne se fait jamais. « C'est singulier, disent-ils tout désappointés; je m'étais imaginé autre chose. » On les amènerait devant des chutes cent fois plus imposantes que celles du Niagara que leur désappointement se manifesterait de même; ils ont des yeux pour ne point voir. Ils ne manquent pas pourtant de faire emplette des photographies de la cataracte, et à force de les montrer à d'autres, d'en vanter la magnificence et de les décrire, ils finissent par se convaincre qu'ils ont, eux aussi, admiré la merveille. Mon expérience des touristes, qui commence à être assez étendue, me porte à croire que le don de pouvoir jouir des beautés de la nature est infiniment plus rare qu'on ne pense.

Nous coupâmes en deux le trajet de Niagara à New-York en faisant halte à Elmira, jolie ville de 18 à 20,000 habitans, située au point de jonction de plusieurs voies ferrées. Je rencontrai là F. H..., un de mes amis du Japon. Il me conduisit dans la soirée à un concert où je fus frappé autant du nombre que de la variété des brillantes toilettes. Dans plus d'un de nos chefs-lieux de préfecture d'une égale importance, il aurait été impossible, je crois, de réunir le quart d'assistans si riches et si élégans. Cette richesse générale, qui s'observe dans presque tous les centres américains, est un des bienfaits du principe politique de la décentralisation. F. H... me présenta à plusieurs personnes de sa connaissance; partout on me fit l'accueil le plus cordial. L'hospitalité américaine, — j'ai eu

mainte occasion de la mettre à l'épreuve, — est d'une sincérité et d'une bienveillance admirables. Entre Niagara et Elmira, à l'extrémité orientale du lac Érié, se trouve la riche et populeuse cité de Buffalo, dont l'accroissement prodigieux rappelle celui de Chicago : en 1814, elle avait un peu plus d'un millier d'habitans; il y en a aujourd'hui près de 100,000. Le trajet d'Elmira à New-York dure douze heures. On traverse une contrée pittoresque; la voie ferrée longe le lit d'un fleuve dont les bords cultivés annoncent l'état florissant du pays. Le chemin de fer est bien entretenu, et les voitures de luxe où, moyennant un faible supplément, nous avons choisi des places, nous fournissent tout le comfort désirable.

Je passai quinze jours à New-York; ce ne fut qu'une suite à peine interrompue d'excursions, de visites et de fêtes. L'hôtel de la Cinquième-Avenue, où j'étais descendu, est le type de ces immenses caravansérails que, depuis quelques années, nous avons imités en France; c'est une ville dans la ville, et l'on s'y coudoie avec toute espèce de gens. Le soir, après dîner, on fait quelques tours de promenade dans les galeries et les vastes salons du premier étage. C'est une cohue élégante qui fait songer au foyer de l'Opéra. Beaucoup de femmes, suivant l'usage, viennent là très parées; toutes sont en toilette. Les hommes, à New-York comme à San-Francisco peu soucieux des exigences de la mode, se montrent dans le négligé du jour. Dans le salon du milieu, il y a un excellent piano sur lequel on exécute en général de mauvaise musique. — Les grandes rues de New-York, Broadway, Cinquième-Avenue, etc., s'étendent, comme quelques-uns de nos boulevards, sur une interminable longueur. Dans les quartiers aristocratiques, elles sont bien entretenues, et les maisons d'habitation sont fort belles; mais dans d'autres parties de la ville la municipalité n'apporte ni les mêmes soins ni la même surveillance. A Broadway, ainsi que dans le quartier des affaires, l'animation est extrême. Les omnibus sont beaucoup plus nombreux qu'à Paris; en revanche, il y a moins de voitures de place, ce qui s'explique par le tarif élevé de ce genre de véhicules. Les équipages de maîtres dépassent peut-être en luxe et en élégance ceux de Paris et de Londres; les chevaux se distinguent également par la beauté de leurs formes, mais ils paraissent moins bien soignés que les nôtres. La foule qui se presse dans les rues est naturellement très mélangée; cependant ce n'est pas la même foule que celle de Londres et de Paris; on y voit un plus grand nombre de toilettes opulentes que chez nous, et la misère ne s'y étale pas aussi ouvertement; pour ma part, je n'ai pas rencontré un seul de ces misérables en haillons sordides comme on en voit tant dans certains quartiers de Londres. Le Parc Central, le bois

de Boulogne de New-York, est bien dessiné, et il offrira, lorsque les ombrages s'y seront développés, une fort agréable promenade. C'est un passe-temps des plus récréatifs de s'y rendre à l'heure où le beau monde l'envahit, et d'y voir passer les fameux trotteurs dont les Américains ont fait une de leurs plus coûteuses fantaisies de luxe. On me montra un jour, dans une voiture découverte, un vieillard qui conduisait lui-même deux superbes chevaux; c'était le richissime commodore V..., dont l'attelage valait, dit-on, 100,000 francs. A diverses reprises, mes amis me conduisirent au théâtre; mais j'en revins médiocrement satisfait des pièces que j'avais vu représenter. Les plus passables demeuraient encore, à mon avis, bien au-dessous de celles qu'on joue sur nos scènes inférieures. Quant aux interprètes, ils sont d'un talent inégal, et on a rarement l'occasion d'en applaudir un bon; l'ensemble est presque toujours insuffisant. Le genre burlesque est tout aussi en faveur à New-York qu'à Paris, et les théâtres où l'on débite les plus grosses absurdités sont ceux qui récoltent les plus fortes recettes. J'assistai un soir à la représentation d'une pièce dans laquelle un train de chemin de fer, locomotive en tête, devait traverser la scène. Ce spectacle de haut goût était accompagné d'une musique à grand orchestre. On jouait un galop, et le bruit de la locomotive en marche était imité à l'aide de petits balais dont les *artistes* frappaient leurs contre-basses à coups réguliers. Ils faisaient un tel vacarme qu'il devint bientôt impossible de distinguer une seule note de musique. Le public paraissait dans l'enchantement. Le morceau fut bissé avec frénésie. Il se termina brusquement par un violent coup de sifflet qui me déchira les oreilles, et par l'apparition d'une petite locomotive en carton, un joujou d'enfant qui, aux éclats de rire du public, traversa la scène. Cette farce naïve était une des grandes *attractions* du moment, et suffirait, à ce qu'on m'assura, à faire la fortune de l'auteur. Un musicien allemand, nommé Thomas, poursuit à New-York le même but que le directeur des Concerts populaires à Paris : il veut répandre le goût de la musique classique, et donne une série de concerts dont les programmes, quoique moins exclusifs que ceux du cirque Napoléon, sont cependant en grande partie composés de morceaux des meilleurs maîtres; mais la musique toute seule n'aurait point, paraît-il, le don d'attirer assez de monde, car on donne les concerts dans la vaste salle d'un restaurant où, à propos de musique, on consomme, en quantités considérables, des boissons de toute sorte. Le public avait l'air néanmoins très attentif, et applaudissait aux bons endroits. Je crus remarquer qu'il se composait en majorité d'Allemands.

Dans les environs de New-York, on peut faire d'intéressantes ex-

cursions. Les rives de l'Hudson me semblent les plus pittoresques du monde. Les bateaux à vapeur, véritables hôtels flottans, qui font un service régulier sur ce fleuve, sont curieux à visiter. Je ne dirai rien de la population, de la richesse, de l'histoire, du commerce de New-York; ces graves sujets ont été traités avant moi avec plus d'autorité que je ne saurais le faire. Dans mon voyage à travers l'Amérique du Nord, la cité impériale n'a été qu'une des nombreuses stations où je me suis arrêté en passant, pressé que j'étais d'arriver au terme encore lointain de ma course. Je n'y ai vu que ce qui s'est offert à mes yeux; je n'ai pas eu le temps d'aller à la découverte des choses cachées. Selon l'expression d'un des héros de Tourguenef, « j'ai nagé à la surface; » mais je me rends cette justice que, lorsqu'il m'aurait été facile de faire preuve d'une profondeur factice en puisant l'érudition dans les ouvrages déjà publiés sur les États-Unis, je n'ai parlé que de ce que j'ai vu, et je n'ai rendu compte que d'impressions personnelles. Il n'est point difficile de critiquer l'Amérique, où la surabondance de forces et de richesses de toute espèce engendre nécessairement de nombreux et choquans abus. Aucune nation du monde n'offre autant d'armes à ses détracteurs que la grande république. Ainsi que les gens réellement forts, les États-Unis dédaignent de dissimuler leurs faiblesses, et n'hésitent point à laisser voir les défauts de leur cuirasse. Cependant un pays où les femmes sont charmantes, où les hommes sont énergiques et intelligens, où la liberté, au lieu de briller stérilement dans les discours et les livres, vit d'une existence forte et saine dans les lois et dans les coutumes; un pays qui attire chez lui les déshérités de l'Europe et qui les enrichit, où l'étranger est accueilli avec la plus large hospitalité; un tel pays ne manquera jamais de défenseurs à opposer à ses adversaires. — Je m'embarquai pour l'Europe le 5 juin 1869, non sans regret de quitter cette Amérique où quelques mois de séjour n'avaient été qu'une succession incessante d'émotions grandes et fortes.

RODOLPHE LINDAU.

esques
ui font
e dirai
rce de
: plus
ravers
reuses
rriver
i s'est
te des
uenef,
lors-
ice en
États-
te que
Amé-
spèce
ucune
ue la
États-
point
ys où
es et
s les
s lois
és de
plus
urs à
5 juin
mois
tions

J.